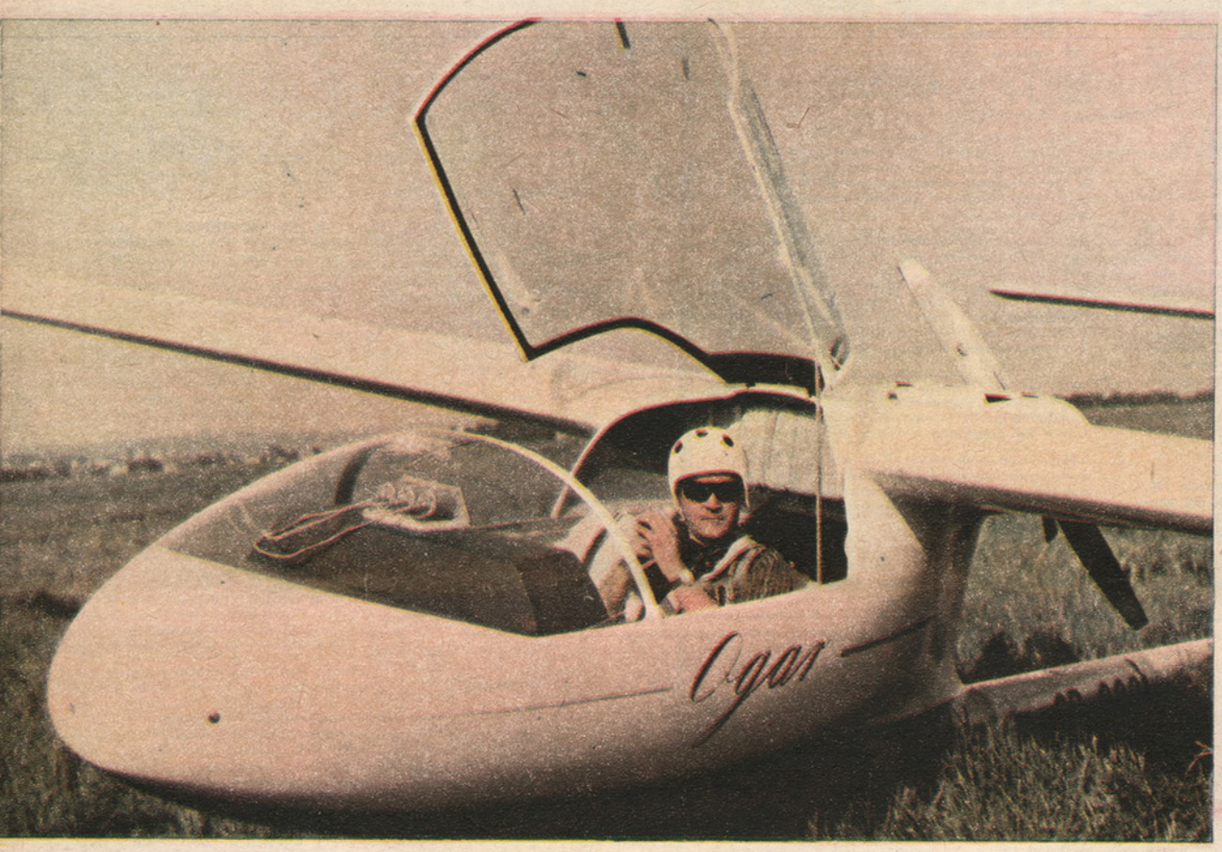
NR 26 (1147) ● 1 LIPCA 1973 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY



„OGAR" NOWY POLSKI MOTOSZYBOWIEC

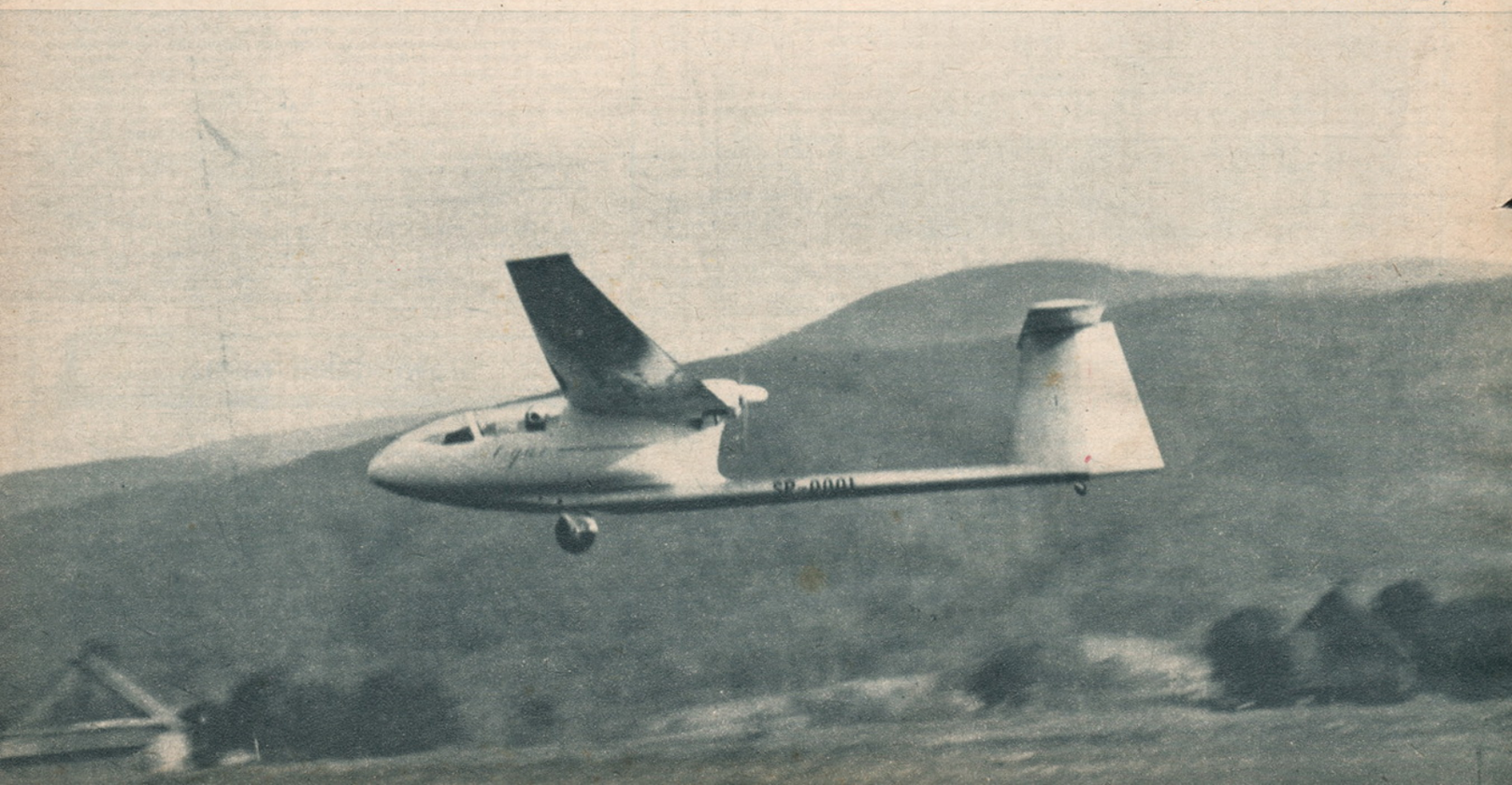
Jak już podawaliśmy, niedawno oblatano nowy polski motoszybowiec dwumiejscowy SZD-45 „OGAR", konstrukcji mgra inż. Tadeusza Łabucia z Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa w Bielsku-Białej. Konstrukcja mieszana laminatowo-metalowa. Silnik tłokowy Limbach SL-1700EC o mocy 68 KM, ze śmigłem pchającym. Miejsca załogi obok siebie.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość – 17,5 m, długość – 7,95 m, pow. nośna – 19,1 m². Masa całkowita – 680 kg. Doskonałość – 27,5.

Nowy motoszybowiec jest przeznaczony do szkolenia młodych adeptów pilotażu.

Zdjęcia: ROMAN ZATWARNICKI



NASZ GOŚĆ

HENRYK POŹNIAK SZYBOWCOWY MISTRZ POLSKI

TRZY lata potrzebował Henryk Poźniak, aby z mistrza juniorów stać się najlepszym szybownikiem Polski. Jego sportowe sukcesy — co zawsze podkreśla z pełnym przekonaniem — to w dużej mierze efekt pracy szkoleniowej Stanisława Kluka. On to, co szeroko opisywaliśmy w roku 1970, wychowywał mistrza. Również na XVIII SMP para Poźniak — Kluk latała zespołowo, ale tym razem uczeń okazał się lepszy...

Henryk Poźniak — członek Aeroklubu w Stalowej Woli — ma 24 lata. Pracuje w WSK Delta Gorzyce jako technolog, równocześnie studiuje na WSI w Rzeszowie. Aktualnie ma wylatanych 700 godzin. Na przelotach pokonał dystans 18 500 km. W czasie mistrzostw zdobył drugi diament do złotej odznaki. Brak mu jeszcze diamentowego przewyższenia.

Po zwycięstwie w zawodach juniorów w roku 1970, zakwalifikował się do mistrzostw Polski. W 1971 r. zajął na mistrzostwach 12 miejsce, a w 1972 r. — dziesiąte. Od 1971 r., po wywalczeniu czwartego miejsca na międzynarodowych zawodach w Orle (ZSRR), jest członkiem kadry narodowej.

Nowemu mistrzowi Polski szczerze gratulowaliśmy sukcesu. A oto co powiedział nam „na gorąco" Henryk Poźniak:

— Moim zdaniem XVIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski były udaną imprezą. Odbyło się dużo ciekawych konkurencji, łączna liczba przelecianych kilometrów sięga 2 500. Jak zawsze w Lesznie organizacja mistrzostw — na najwyższym poziomie.

W poszczególnych konkurencjach nie miałem specjalnych problemów czy przygód, o których warto by opowiadać. Jedynie w czasie siódmej konkurencji przeżywałem trudniejsze momenty.

Żałuję bardzo, że awaria przyrządów nie pozwoliła na kontynuowanie „zwycięskiego marszu przez konkurencje" Staszkowi Klukowi, który był zdecydowanym liderem po pięciu próbach. Jeśli wolno mi oceniać — jest to pilot najwyższej klasy. Bardzo dobrze latają — sądzę po tym co obserwowałem w powietrzu — moi młodzi koledzy, tacy jak Wujczak, Zientek i Witek.

W Stalowej Woli mam bardzo dobre warunki do treningu. Mamy tam do lotów wyczynowych „Fokę" i „Pirata". W naszym klubie widoczne są trudności w lataniu pilotów średnio zaawansowanych. Przyczyna wiadoma — brak sprzętu.

Urok latania szybowcowego to dla mnie przede wszystkim przeloty. Lubię pokonywać kilometry i... wracać do domu. Doloty dostarczają tyle emocji... W szybownictwie podoba mi się i to, że jest to sport indywidualny — samemu odpowiada się za swoje błędy.

Z lepszych szybowców latałem tylko na „Cobrze 15". Zrozumiałe więc, że chciałbym pilotować „Oriona" i „Jantara", które wydają mi się znakomitymi szybowcami. Mamy w Stalowej Woli piękny — pod względem termicznym — trójkąt 100 kilometrów, znany zresztą z rekordu Kluka. Marzę o tym, aby na trasie tej znaleźć się na „Jantarze" przy odpowiedniej pogodzie...

Bardzo miło wspominam mój występ na „Blaniku" w Orle. Jestem zdania, że nasze kontakty z szybownikami radzieckimi ciągle jeszcze są zbyt rzadkie. Właśnie u naszych przyjaciół mielibyśmy szanse na pokonanie dalekich dystansów.

Najbliższe moje plany — to start na Szybowcowych Zawodach Krajów Socjalistycznych w Czechosłowacji, w górskiej miejscowości Vrchlabi. Startuję tam na „Cobrze—15" w parze ze Stanisławem Zientkiem.

(pom)

AKCJA „PORZĄDEK" W ZIELONEJ GÓRZE

W związku z popularną w kraju akcją „Porządek" oraz zbliżającym się obozem szkolenia podstawowego i obozem treningowo - wyczynowym, Terenowe Koło ZMS przy Aeroklubie Ziemi Lubuskiej zorganizowało niedzielę czynu społecznego.

Nie szczędzili sił członkowie sekcji szybowcowej, spadochronowej oraz kandydaci na szkolenie szybowcowe, by należycie uporządkować teren lotniska i wokół budynków administracyjnych. Szybko znikały śmieci i niepotrzebny sprzęt, ławki zostały odmalowane, przygotowano koło spadochronowe, uporządkowano teren pod skoszarowany obóz szkoleniowy, odnowiono sprzęt w ogródku spadochronowym oraz wykonano wiele innych prac. Nie zabrakło również w naszej akcji kadry etatowej, która przygotowała potrzebny sprzęt, by sprawnie przebiegł czyn młodzieży.

Ogólnie przepracowano w tym dniu około 350 roboczogodzin.

Barbara Winiecka

PRZELOTY ŚLĄSKICH SZYBOWNIKÓW

Pomyślny był koniec maja br. dla pilotów wyczynowych Aeroklubu Śląskiego. 29 maja wykonano 16 oblotów trójkąta 101 km. Najlepszy wynik uzyskał **J. Ambroziak** na „Piracie" — 85,2 km/h. W dniu następnym **J. Plichta** obleciał trójkąt 275 km z prędkością 60 km/h **J. Ambroziak** i **W. Ozga** wykonali docele-powroty 334 km, a **St. Hajduk** docel—powrót 501 km. 31 maja **W. Kujbid** obleciał trójkąt 204 km z prędkością 65,4 km/h, a **T. Sopicki** — trójkąt 275 km z prędkością 60 km/h. 1 czerwca wykonano dwa trójkąty 101 km. Do 2 czerwca zdobyto w A. Śl. 62 636 pkt. w CZS.

SKRZYDLATA Korespondencje POLSKA

co było możliwe dzięki fotograficznej kontroli punktów zwrotnych i dobrej organizacji dni lotnych.

Włodzimierz Kujbid

LOTNICZA NIEDZIELA W KRAKOWIE

3 czerwca br. na byłym lotnisku w Czyżynach Aeroklub Krakowski zorganizował „Niedzielę Lotniczą" dla członków Kół Lotniczych, lotniczych drużyn harcerskich i młodzieży szkolnej. Impreza składała się z zawodów modeli „Jaskółek" pod hasłem „Młodzi szybownicy na start" oraz konkursów wiedzy o lotnictwie (eliminacje strefowe) i rysunkowego.

W zawodach modeli „Jaskółek" wzięło udział 76 uczestników. Najlepszy wynik indywidualny uzyskał **Robert Górnicki.** Konkurs z wiedzy o lotnictwie obejmował dwie części. W pierwszej startowali uczestnicy eliminacji strefowych, przedstawiciele Aeroklubów: Rzeszowskiego, Tatrzańskiego, Podkarpackiego i Krakowskiego. Zwyciężył **Jerzy Pająk** z Aeroklubu Krakowskiego, który będzie reprezentował naszą strefę w finale. W drugiej części konkursu startowali członkowie Kół Lotniczych, z których najlepszy okazał się **Mirosław Maj.** W konkursie rysunkowym wzięło udział 36 uczestników, którzy przedłożyli 48 prac. Tematem dla rysowników były eksponaty Muzeum Lotnictwa. Najwyżej oceniono rysunki **Krystiana Kozieła.**

Dla uczestników imprezy jak również dla publiczności udostępnione było Muzeum Lotnictwa. Całość imprezy przygotowała i przeprowadziła Komisja Popularyzacji Lotnictwa, pod przewodnictwem doc. dr hab. inż. **Andrzeja Samka** oraz modelarze i grupa instruktorów ZHP. Oceny prac rysunkowych dokonała art. mal. **Helena Korzec.** Zwycięzcy poszczególnych konkurencji otrzymali upominki ufundowane przez Krakowską Komendę Chorągwi ZHP, a zwycięzca eliminacji strefowych — nagrodę PLL LOT w postaci przelotu samolotem na dowolnej trasie krajowej.

Krystyna Szymańska

Z LOTU PO KRAJU

● **W WARSZAWIE** obradowała w dniach 11—19 czerwca br. XIV konferencja medycyny lotniczej europejskich krajów socjalistycznych. Wzięli w niej udział wybitni specjaliści medycyny wojskowej i lotniczej z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i Związku Radzieckiego. Tematyka konferencji dotyczyła przede wszystkim czynników mających bezpośredni wpływ na sprawność i niezawodność działania personelu latającego i technicznego. Opracowany został także program dalszych wspólnych badań naukowych.

*

● **I PUŁK** Lotnictwa Myśliwskiego OPK — „Warszawa" odwiedziła 7 czerwca grupa sekretarzy i pracowników stołecznych władz partyjnych z sekretarzem Komitetu Warszawskiego PZPR **Władysławem Katą.** Goście zapoznali się z tradycjami pułku, nowoczesnym sprzętem lotniczym, przebiegiem procesu szkolenia i działalnością ideowo-wychowawczą.

*

● **TRENER** naszej szybowcowej kadry narodowej, instr. pil., szef wyszkolenia Centrum APRL w Lesznie Wlkp. — **Józef Dankowski** — został laureatem w dziesiątce „Honorowej Trybuny Trenera—Wychowawcy", konkursu zorganizowanego przez ZMS, PKOl, CRZZ i Redakcję „Sztandaru Młodych". Został on też wyróżniony Złotym Odznaczeniem im. Janka Krasickiego. Serdecznie gratulujemy.

*

● **VI KONFERENCJA** Pracowników Transportu, Portów i Rybołówstwa obradowała na początku czerwca w Warszawie. W obradach wzięli m. in. udział delegaci polskich transportowców i drogowców, a wśród nich kapitanowie PLL LOT — **Tadeusz Hendzel i Jerzy Ziółkowski.** (y)

*

● **ZARZĄDZENIEM** Ministra Komunikacji powołana została w Ośrodku Badawczym Ekonomiki Transportu samodzielna pracownia ekonomiki transportu lotniczego. Pracownia zatrudnia już obecnie 5 pracowników spośród naukowców i praktyków lotniczych, w tym część na niepełnym etacie. Przewidziane jest zwiększenie tej liczby już w niedługim czasie. Pracownia zajmować się będzie częściowo także zagadnieniami z dziedziny techniki lotniczej, w zakresie eksploatacji sprzętu i lotnisk. Powołanie w OBET pracowni lotniczej, będącej zalążkiem zakładu naukowo-badawczego transportu lotniczego o szerszym zasięgu, jest wynikiem wieloletnich starań Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego. Należy dodać, że już w latach poprzednich Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu wykonał kilka prac z dziedziny lotnictwa, m. in. w jego ramach opracowane zostało studium dotyczące efektywności dewizowej transportu lotniczego.

*

● **MAJĄC NA UWADZE** przyszły rozwój linii do Dalekiego Wschodu oraz rozwijające się stosunki gospodarcze i kulturalne polsko-japońskie, LOT zamierza otworzyć wkrótce swoje przedstawicielstwo w Tokio. W ubiegłym miesiącu przebywała w Japonii delegacja LOTU, pod przewodnictwem dyr. **M. Hedemanna.** (o)

*

● **17 CZERWCA** br. w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie ustanowione zostały dwa nowe rekordy szybowcowe Polski na trójkącie 523 km (Leszno — Barlinek — Jaksice — Leszno). Autorką jednego rekordu jest **Adela Dankowska,** która na szybowcu „Jantar" osiągnęła prędkość 73,35 km/h. Drugi rekord ustanowiony został przez **Henryka Muszczyńskiego,** który na tym samym trójkącie uzyskał prędkość 100,75 km/h, również na „Jantarze". (z)

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa „Sport i Turystyka" ukazała się broszura znanego sprawozdawcy sportowego **Bohdana Tuszyńskiego** pt. „Skok pod chmury i zza... chmur". Jest to zbiór reportaży o wybitnych polskich sportowcach lotniczych: trochę historii i wyników oraz relacje z ich sukcesów i przygód. Str. 31, cena 6 zł.

*

● **W WOJSKACH** Obrony Powietrznej Kraju zorganizowano pierwszą naradę nowatorów, na której przedstawiono aktualny stan i możliwości dalszego rozwoju nowatorstwa w Wojskach OPK.

*

● **SZKOLNE** Schronisko Wycieczkowe w Dęblinie, wybudowane w 1971 r. w czynie społecznym, nazwane zostało imieniem „Lotników Polskich".

*

● **KOMISJA** d/s Inicjatyw i Eksperymentów Wojsk Lotniczych wydała swój pierwszy „Biuletyn Informacyjny" (kwartalnik). Będzie on bieżąco informował o nowatorskich rozwiązaniach w Wojskach Lotniczych.

*

● **JEDNOSTKA** Wojsk Obrony Powietrznej Kraju zorganizowała w czerwcu rajd rowerowy „Szlakiem ludowego Lotnictwa Polskiego". Uczestnicy rajdu przejechali setki kilometrów odwiedzając te wszystkie miejscowości, gdzie znajdowały się polowe lotniska polskich lotników w okresie frontowych walk. (y)

ZMARLI

● 27 maja 1973, w wieku 30 lat **MARIAN ŚWIĄTEK,** pilot Aeroklubu Gdańskiego.

*

● 27 maja 1973, w wieku 20 lat, **JAN SZCZEPAN KUSZ,** członek Aeroklubu Gdańskiego.

*

● 10 czerwca 1973, w wieku 41 lat, prof. dr hab. **MARIUSZ MARUSZEWSKI,** pracownik naukowy, zasłużony dla Wojsk Lotniczych i Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie, wieloletni sekretarz Rady Naukowej WIML.

*

● 11 czerwca 1973, w wieku 51 lat, ppłk pil. **ZYGMUNT MAZUREK,** zasłużony oficer Wojsk Lotniczych, wychowawca młodych kadr lotniczych, odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Powiedzieli nam...

HENRYK MACIĄG, starszy pilot Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Słupsku:

Latamy dużo, przewożąc chorych i leki, uczestnicząc w różnego rodzaju akcjach ratowniczych. W naszym zespole lata 4 pilotów, w tym dwóch młodych, przyjętych ostatnio do pracy, którymi są Tomasz Wróbel i Adolf Cieśluk. Aktualnie dysponujemy samolotami: „Morava" i Jak-12 („Aero—145" jest niesprawny). „Gawrona" przekazaliśmy Aeroklubowi Słupskiemu bowiem samolot ten nie zdaje u nas egzaminu, ze względu na zbyt krótki zasięg.

W najbliższej przyszłości rozszerzamy naszą działalność o ratownictwo morskie. W tej sprawie współpracujemy z Koszalińskim Urzędem Morskim. Mamy otrzymać śmigłowiec. Czeka nas więc przeszkolenie na ten rodzaj statku powietrznego.

Z myślą o przyszłości

Z obrad Zarządu Głównego Aeroklubu PRL

OSTATNIE plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, które obradowało 11 czerwca w Warszawie, podjęło — na niecały już rok przed X Krajowym Zjazdem Aeroklubu PRL — niezwykle ważki problem: Sprawy przyszłości sportu lotniczego w Polsce. Trzeba przyznać, że zagadnienia te są obecnie przedmiotem szczególnego zainteresowania, zarówno wśród członków samego Stowarzyszenia jak i całej naszej społeczności lotniczej.

Przed posiedzeniem ZG odbyło się pod przewodnictwem zastępcy szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. bryg. **Henryka Koczary** pierwsze zebranie Zespołu Partyjnego Zarządu Głównego APRL. w którym udział wzięli członkowie PZPR będący członkami ZG APRL. Na zebraniu tym dokonano wyboru sekretarza Zespołu Partyjnego ZG APRL, którym został członek Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Łodzi, wiceprzewodniczący Prezydium WRN w Łodzi, prezes Aeroklubu Łódzkiego, członek ZG APRL — **Mieczysław Augustyniak;** omówiono również główne kierunki działania Aeroklubu PRL w 1973 r.

Głównym punktem porządku obrad posiedzenia plenarnego Zarządu Głównego, w którym udział wziął wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski,** było przedyskutowanie przedłożonego członkom ZG projektu „Programu rozwoju Aeroklubu PRL na lata 1974—1980 i prognozy do roku 1990", opracowanego przez zespół pod przewodnictwem prezesa ZG APRL gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły.** Z programem takim bowiem Stowarzyszenie pragnie przyjść na swe najwyższe forum — X Krajowy Zjazd.

Przedstawiony projekt „Programu" spotkał się z niezwykle żywym zainteresowaniem obecnych i był przedmiotem bogatej, rzeczowej i twórczej krytyki. W dyskusji wyrażono dość zgodnie przekonanie, że Aeroklub PRL jako specjalistyczna — lotnicza — organizacja społeczna wyższej użyteczności musi: Z jednej strony — wzmóc znacznie tempo swego rozwoju, by dorównać dynamice rozwoju innych dziedzin naszego lotnictwa. Program rozwoju tych rodzajów lotnictwa wymagał będzie zwiększonego dopływu nowych wysoko kwalifikowanych kadr, czego nie można będzie osiągnąć bez rozszerzenia bazy szkoleniowej, opartej właśnie na lotnictwie sportowym. Z drugiej strony — program działania Stowarzyszenia musi zaspokajać ambicje i aspiracje mas członkowskich organizacji oraz wychodzić naprzeciw potrzebom społeczeństwa, a szczególnie młodzieży. Musi on też uwzględniać demograficzny rozwój kraju, zmianę struktury społeczeństwa (wydłużenie okresu aktywności) i związaną z tym celowość działalności rekreacyjnej sportu lotniczego.

Trzeba tu przypomnieć, co wynika chociażby z przyjętego na plenum sprawozdania finansowego APRL za 1972 r., że w okresie ostatnich trzech lat wzrosły w Aeroklubie PRL dość znacznie liczby wylatanych godzin na szybowcach i samolotach oraz ilości wykonanych skoków spadochronowych. Na szybowcach wylatano: w 1970 r. — 51 246 godzin, w 1971 r. — 59 859 godzin i w 1972 r. — 58 326 godzin; na samolotach wylatano: w 1970 r. — 27 756 godzin, w 1971 r. — 27 840 godzin i w 1972 r. — 30 150 godzin; spadochroniarze wykonali: w 1970 r. — 35 194 skoki, w 1971 r. — 43 165 skoków i w 1972 r. — 47 911 skoków. Rezultaty te usytuowują aktualnie polskie lotnictwo sportowe w grupie czołowych aeroklubów narodowych świata.

Niemniej jednak nie da się ukryć — i trzeba to koniecznie widzieć — że lotnictwo sportowe w obecnej postaci jest coraz kosztowniejsze, nie tylko zresztą u nas. Sprzęt i jego eksploatacja są coraz droższe, a koszty jednostkowe szkolenia rosną z każdym rokiem. Wystarczy podać, że w 1972 r., na przykład, średnie koszty jednostkowe w stosunku do 1971 r. wzrosły: w szkoleniu samolotowym — o 5,4%; w szybowcowym — o 9,5%; spadochronowym — 8,9%. Jedynie w szkoleniu modelarskim koszty jednostkowe 1972 r. utrzymały się na poziomie 1971 r.

Stąd też problem odpowiednich środków finansowych dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego ma zasadnicze znaczenie. Nie można jednak ograniczać się do starań o odpowiednio wysokie dotacje państwowe dla organizacji społecznej.

Podstawowym problemem w rozwiązywaniu tej sprawy, co mocno podkreślano w dyskusji na plenum, jest walka o obniżenie kosztów szkolenia i latania i likwidację przerostów administracyjnych w samej organizacji oraz jak najbardziej ścisła, praktyczna współpraca w działalności ze współpartnerami.

Głównym współpartnerem dla Aeroklubu PRL jest i będzie Federacja Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej, żywotnie zainteresowana w rozwijaniu i uprawianiu sportu lotniczego wśród swych członków: młodzieży szkolnej, robotniczej, wiejskiej, i studenckiej. Postuluje się tu wrócić do sprawdzonych już form działania z nie tak dawnych przecież czasów Ligi Lotniczej, PO „Służba Polsce" i ZMP, które owocnie sprawowało w latach pięćdziesiątych szefostwo nad lotnictwem.

W dyskusji na plenum postulowano również m. in. powrót do masowego, taniego i bezpiecznego szkolenia na chwiejnicach i szybowcach dawnego typu np. „ABC", a tym samym do powrotu do szybowcowej podkat. „A", „B" i „C" (w krajach zachodnich są one do dziś utrzymane i przyznawane), co uatrakcyjni i ukonkretni przede wszystkim działalność harcerskich drużyn lotniczych, kół lotniczych, młodzieżowych domów kultury, różnych klubów młodzieżowych. Mówiono też o potrzebie produkowania gotowych zestawów takiego sprzętu (zatwierdzonych przez nadzór państwowy), do łatwego własnego montażu (praktyczna politechnizacja) i potem latania z niewielkich wzniesień pod nadzorem instruktora.

Sprawy sprzętu zajęły ważne miejsce w dyskusji, albowiem od niego zależy przecież umasowienie latania. Nawiązywano tu do wniosków II lotniczej konferencji naukowo-technicznej „Aktualne problemy polskiego lotnictwa", zorganizowanej w listopadzie 1972 r. przez Sekcję Lotniczą SIMP i SITKom. Winien on być technicznie i ekonomicznie nowoczesny.

Dyskusja na plenum nad projektem „Programu rozwoju Aeroklubu PRL", której zarysowaliśmy tu tylko niektóre elementy, była niezwykle owocna, chociaż wcale nie wyczerpała bardzo obszernego tematu. Wnioski z niej posłużą do uzupełnienia „Programu", który z kolei przedstawiony zostanie do opinii członków i działaczy Stowarzyszenia w aeroklubach. Dobrze się więc stało, że władze naczelne Aeroklubu PRL, z myślą o przyszłości sportu lotniczego w Polsce, wystąpiły przed X Krajowym Zjazdem z projektem takiego „Programu".

W dalszej części obrad Zarząd Główny APRL podjął uchwałę o nadaniu odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" kilkudziesięciu działaczom i pracownikom Aeroklubu PRL (wykaz wyróżnionych odznaką podajemy poniżej). Na miejscu dwóch zmarłych członków ZG (St. Barteczko i Cz. Łojko), podjęto uchwałę o powołaniu na członków Zarządu Głównego: prezesa Aeroklubu Warszawskiego — dr. inż. **Bohdana Jancelewicza** i prezesa Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego — mgr. inż. **Stanisława Kaczmarczyka.** Podjęto także uchwałę o powołaniu nowego 40-tego z kolei aeroklubu — Aeroklubu Kętrzyńskiego w Kętrzynie, który już w tym sezonie letnim rozpocznie swą działalność. Ustalono też delegację Aeroklubu PRL na tegoroczną konferencję generalną FAI (Dublin, 2—9 września) w następującym składzie: wiceprezydent FAI, prezes APRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło,** członek ZG APRL, przewodniczący Komisji Wiropłatowej APRL mgr inż. **Ryszard Witkowski** i dwukrotny mistrz świata w szybownictwie — **Jan Wróblewski.** **(jrk)**

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

NA posiedzeniu w dniu 11 czerwca br. Zarząd Główny Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podjął uchwałę o nadaniu odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" grupie działaczy i pracowników Aeroklubu PRL — za długoletnią działalność społeczną i pracę zawodową w lotnictwie sportowym.

Odznaką wyróżnieni zostali:

Z Aeroklubu Białostockiego — Jan JAGODZIK, Bronisław DOBRZYŃSKI i Ryszard OŻARKOWSKI.

Z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — Adolf BYRSKI, Jan KAFLAS i Franciszek KĘPKA (senior).

Z Aeroklubu Bydgoskiego — Zbigniew BUCZEK i Klemens KOHLS.

Z Aeroklubu Częstochowskiego — Tadeusz WOŹNIAK.

Z Aeroklubu Elbląskiego — Tadeusz SŁONINA.

Z Aeroklubu Gdańskiego — mgr inż. Bogdan LAUS, kpt. Zbigniew LURANC, Michał NOWACKI i inż. Stanisław SZADZIUL.

Z Aeroklubu Gliwickiego — mgr Stanisław KADYŁO i mgr inż. Tadeusz RAK.

Z Aeroklubu Grudziądzkiego — Mikołaj DOBRZAŃSKI, Anastazja OSIŃSKA i Jerzy MARTYNIEC.

Z Aeroklubu Jeleniogórskiego — mgr inż. Stanisław BABIARZ, Wiesław DZIEDZIO, Leszek GAŃSKI.

Z Aeroklubu Kieleckiego — Zygmunt GWIAŹDZIŃSKI.

Z Aeroklubu Krakowskiego — Tadeusz AUGUSTYNIAK, Mieczysław PIETRZYK, Wiesław WOLAŃSKI i Józef ZUBRZYCKI.

Z Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu — Adam BIAŁECKI, Mieczysław GĄSIOROWSKI i Franciszek MOSKAL.

Z Aeroklubu Lubelskiego — inż. Władysław BUBIEŃ.

Z Aeroklubu Łódzkiego — inż. Bronisław BARANOWSKI, Edward HANISZEWSKI, Juliusz KĄDZIELEWSKI i Stanisław MUCHA.

Z Aeroklubu Mieleckiego — Władysław RYŚ.

Z Aeroklubu Opolskiego — Jan RADOMAŃSKI.

Z Aeroklubu Ostrowskiego — Jerzy BRUSKI, Marian KARLIŃSKI, Jerzy KUBACZEWSKI i Henryk MUSZCZYŃSKI.

Z Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu — mgr inż. Tadeusz SWINECKI.

Z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — Henryk DUBIEL, Jan MENDELOWSKI i Julian ZIOBRO.

Z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu — Tadeusz WITKOWSKI i inż. Bogdan WOJCIECHOWSKI.

Z Aeroklubu Poznańskiego — Łucjan GÓRSKI, mjr Janusz ŁUKASZEWICZ i Andrzej PLAZIŃSKI.

Z Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego — Alfons HELLEBRANDT.

Z Aeroklubu Rzeszowskiego — Stanisław KURC.

Z Aeroklubu Stalowa Wola — mrg Józef PRZYBYLSKI.

Z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku — inż. Henryk Jaworski.

Z Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu — kpt. Ryszard PAPROCKI, mgr Józef RÓŻAŃSKI, inż. Janusz RUGE, Tadeusz SCHIELE i Tadeusz WIŚNIOWSKI.

Z Aeroklubu Warmińsko - Mazurskiego w Olsztynie — Tadeusz ANTONIENKO i Henryk PRZYBYSZEWSKI.

Z Warszawy i Aeroklubu Warszawskiego — mgr inż. Jan CHYLIŃSKI, Tadeusz CIUŁOSKI, Stefan CZWARNO, dr inż. Bohdan JANCELEWICZ, płk Mieczysław KAMIŃSKI, Janusz KRASICKI, Stanisław LASKOWSKI, Ludwik MOKRZYCKI, Janusz PASIERSKI, mgr Jerzy RYBARSKI, Stanisław SZUSTAKIEWICZ i Konstanty WASIUK.

Z Aeroklubu Włocławskiego — Witold KOZŁOWSKI, Jerzy KWIECIŃSKI i Telesfor SZULC.

Z Aeroklubu Wrocławskiego — Jan HRYNIEWICZ i dr Stanisław MAKSYMOWICZ.

Z Aeroklubu Szczecińsiego — Józef BARANIEWICZ, Seweryn FALEŃSKI i Kazimierz GOŚCIMIŃSKI.

Z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach — Henryk DŁUGOSZ, Hieronim ELIASZAK i Stanisław MILOWKA.

Z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie — Stanisław SÓJKA.

Z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze — Henryk SIENKIEWICZ.

Z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku — Wacław STAŃSKI.

Z Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. — Adela DANKOWSKA, Janusz MICHOR i Janusz SZYMAŃSKI.

Ze Szkoły Szybowcowej ZAR — Leopold KLIŚ.

Wszystkim wyróżnionym odznaką „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" serdecznie gratulujemy. **(y)**

Niewiarygodne! Wysiąść w słoneczne przedpołudnie na stacji Dęblin i nie usłyszeć gwizdu silników?! Przeczesać niebo spojrzeniem i nie znaleźć na nim – nic?!

Na pograniczu sennego miasteczka i lotniska stoi pomnik, betonowa wstęga, jakby siłą mocarnego podmuchu podniesiona z ziemi i tak zastygła. Za wstęgą cisza. Poranne loty przerwał gwałtownie alarm. Wszelkie zdziwienie jest zatem nie na miejscu: umiejętność natychmiastowego stawania do dyspozycji dowództwa, wyćwiczona do perfekcji umiejętność zwana w wojskowym języku gotowością bojową, jest tu celem ani o jotę mniej ważnym niż opanowanie pilotażu.

Cisza nad lotniskiem ma w sobie zawsze coś złowieszczego; może oznaczać chybiony przyjazd, podróż – niewypał, rozminięcie się z pełnią miejscowego życia. Chyba... Chyba, że ciszę zalegającą po wyłączeniu silników wypełnić słuchaniem ludzi...

PO TAMTEJ STRONIE WSTĘGI

Zdjęcie: B. Koszewski

ZWIERZENIA PODCHORĄŻEGO

— Czy pani sobie wyobraża, że ja nigdy nie nosiłem długich włosów?

Niełatwo powstrzymać śmiech, gdy ktoś mówi to z taką żarliwością, jakby wyznawał, że ma dwie pary uszu, albo że urodził go ojciec, albo że jego wujem był Tales z Miletu.

Wyręczę fotoreportera.

Szer. podchorąży **Waldemar Dowgiert** ma jasną — z rumieńcem — cerę, blond włosy i oczy, których niebieskość rzadko daje się stwierdzić, bo ma je zwykle spuszczone.

— Byłem grzecznym siedmiolatkiem, kiedy na święcie latawca wystartowałem po raz pierwszy, ze „sprzętem" zrobionym jeszcze przez ojca. Mając lat 16 zacząłem latać na szybowcach. Kiedy przyszedł czas wyboru zawodu — wybrałem technikum samochodowe. Niestety, nie wiedziałem o tym, że w Psim Polu pod Wrocławiem funkcjonuje technikum lotnicze, byłbym się niewątpliwie skierował tam! Jeśli mam być szczery do końca, to swojej samochodowej edukacji omal nie zawaliłem przez latanie. Wiem, chwalić się nie ma czym, ale było to tak. W Olsztynie na lotnisko jeździł autobus „7", do szkoły autobus „5". Wychodziłem co rano na przystanek, ciężar decyzji zrzucając na los. Co pierwsze przyjedzie... Bardzo, bardzo często pierwsza była „siódemka".

Technikum skończyłem, ale do Dęblina bałem się startować, myślałem: nie dam rady. Zostałem podoficerem pożarnictwa. To przyhamowało, ale przecież nie przerwało mojej drogi do zawodu pilota...

...Tworzyliśmy w Olsztynie „klucz". Dziki klucz, jak są dzikie drużyny sportowe, nazywany zresztą przez nas częściej wytrychem. Z tego **Jurek Stelmachowicz** już jest porucznikiem pilotem, **Bogdan Pawłowski** zalicza właśnie ostatni rok WOSL a **Jurek Sieńko** ukończył szkołę chorążych i lata na śmigłowcach. A ja? Kończę pierwszy semestr, mam średnią ocenę 4,5 i... marzenia, może trochę zuchwałe. Otóż w Dęblinie obserwujemy wyraźny kurs na eksperymenty szkoleniowe. Według jednego z tych eksperymentów zdolny podchorąży „przeskakuje" przez drugi rok nauki zaliczając jedynie egzaminy, i ląduje na III roku, co oznacza początek latania. Zrobię co będę mógł, aby wykorzystać tę szansę... A potem — chciałbym zostać w szkole jako instruktor.

...Szybownictwo, proszę pani, to czysta romantyka. Latanie bojowe — to PRACA. Dlaczego się w to pcham? Wielu moich kolegów z cywila uważa, że zmarnowałem te najfajniejsze lata. Fakt: nie miałem np. czasu na kontakty z dziewczynami (ta obrączka na palcu to rodzinna pamiątka). Jestem innego zdania. Oni — kiedy osiągną sukcesy w hierarchii służbowej i na liście płacy — będą skazani na monotonię, nudę, szarość tzw. stabilizacji. Mnie to nie grozi, jak długo będę latał.

Padło pytanie, co miałbym do powiedzenia chłopakowi młodszemu, szukającemu celu. Nabrałbym wody w usta! Co najwyżej powiedziałbym: idź, przyjrzyj się lataniu, może sam spróbuj. Ale gdybym miał przed sobą chłopaka, o którym wiem, że LUBI LATAĆ, wyłożyłbym: chłopie, nie namyślaj się, każdy dzień wahania — to dzień stracony.

POD ZNAKIEM CZWÓRKI

O takich mówi się, że mają „nabitą rękę". Najwymowniejszym miernikiem owego „nabicia" jest liczba wylatanych godzin.

Kadra WOSL roi się od ludzi doświadczonych w zawodzie pilota, a jednak oficer **Edmund Gorzkowski** należy do najściślejszej czołówki. Pewnego kwietniowego dnia, po lotach, dokonał rachunku w dzienniku lotów i okazało się, że przekroczył 4 tysiące godzin nalotu, z czego dwie trzecie na samolotach odrzutowych. Dorobku, który ta liczba wyraża, nie sposób zostawić bez komentarza.

Zaczynał na Ut-2, 23 razy przesiadał się na nowy typ, aż do Limów włącznie. Coraz rzadziej wśród czynnych pilotów spotyka się tych z Ut-2, niedługo wręcz unikatami staną się ludzie spinający swoim życiorysem dwie epoki lotnictwa. A przecież Gorzkowski ma lat 40, co nawet w surowych kryteriach lotniczych nie oznacza kresu możliwości. Pewnego dnia szkoła przyjmie na swoje lotnisko samoloty naddźwiękowe, takie jest prawo postępu. Być może pułkownik doczeka tej chwili w pełni swoich zawodowych wartości. Wtedy wydłuży się klamra spinająca dwa bieguny tego szlaku. Jeden lotniczy życiorys stanie się jeszcze bardziej efektowny i bogaty.

Wylatywać rocznie około 200 godzin to znaczy żyć, pracować nad wyraz intensywnie — tym bardziej, jeśli dotyczy to samolotów odrzutowych. Do tego nieustannie zmieniający się sprzęt. Do tego ustawiczny (rozerwany na pewnym etapie studiami wojskowymi) marsz po drabinie służbowej hierarchii. Od stanowiska instruktora, poprzez kolejne stanowiska na szczeblu eskadry, pułku, szkoły... W łańcuchu zwykłych zadań programowych — zadania nietypowe, specjalne, pamiętne. Gorzkowski latał w najróżniejszych zespołach pilotażowych, w składzie od 4 do 9 samolotów. Na defiladzie 1000-lecia Państwa Polskiego był jednym z prowadzących ugrupowania „1000". W dwudziestolecie Polski Ludowej — jeden z prowadzących szyku „XX".

Ma rację Waldek Dowgiert, jeśli wybierając zawód pilota wojskowego nie obawia się monotonii.

Pokaźna część społeczności uważa latanie za uporczywe, z niezrozumiałych pobudek uprawiane, poszukiwanie guza. Wybieram z życia Gorzkowskiego epizod specjalnie dla wyznawców tego poglądu, choć nie ręczę, że wnioski będą całkiem po ich myśli.

Przed przejściem na samoloty odrzutowe, dęblińskiej kadrze zaaplikowano program lotów na zwiększonych prędkościach na samolotach Jak-9. Edmund Gorzkowski leciał z kolegą po trasie parą samolotów. Spod silnika buchnął dym, błysnął płomień. 600 metrów to wysokość niewielka — ocenił pilot — zdążę wylądować. Wylądował w polu i wyskoczył z kabiny w samą porę aby oddalić się od samolotu przed eksplozją. A potem? Potem doznał kontuzji... podczas ćwiczeń na batucie. Na tym wyczerpuje się lista niebezpieczeństw, na jakie naraził go zawód pilota. Nie znalazł guza, choć „szukał" go tak niezmordowanie!

DZIEŃ NIEOMAL WIELKI

Nazwisko sierż. pchor. **Kazimierza Sekulskiego** jest na ustach wszystkich w batalionie podchorążych, znają je również w komendzie szkoły. To ten, który dziś MIAL w Dęblinie jako pierwszy wylecieć samodzielnie na Limie.

Ppor. pil. **Tadeusz Ręklewski,** który szkoli podchorążych zaledwie drugi rok, powściągając zdenerwowanie przedstawił wczoraj Sekulskiego do kontroli dowódcy klucza. Po kilku kręgach kpt. **Bulanda** orzekł: Sekulski ma być na jutro duchowo gotów. To jasne, że wobec takiej perspektywy podchorąży wyszedł dziś na start w uroczystym nastroju, leciutko podekscytowany. Trzy kręgi kontrolne, dwa egzaminacyjne. Te ostatnie nawigator ocenił na „5", choć Sekulski uważa, że to za wysoko, chyba tak dla zachęty. Ostatnie ciepłe, dodające otuchy wskazówki.

Wykołował w kierunku pasa, już sam. Przed betonem głos kierownika lotów polecił mu się zatrzymać. Nie była to komenda potrzebna, stanąłby i bez niej, ponieważ po 4 zakręcie był inny samolot. Ale tamten wylądował, skołował, a głos w słuchawkach nie pozwalał Sekulskiemu zająć miejsca na pasie, przeciwnie, polecił zawrócić. To właśnie był ten alarm, który przerwał loty jak nożem ciął, los chciał, że w chwili dla Sekulskiego tak wielkiej...

Podchorąży rozciąga opaloną twarz w szerokim uśmiechu. To, co nie zdarzyło się dziś, stanie się faktem jutro. Po prostu: ten szczególny dzień, rozciągnął się z 24 do 48 godzin. Jutro o tej porze będzie z Limem na ty...

Jutro. A zanim te słowa zapachną farbą drukarską, podchorąży czwartego rocznika Kazimierz Sekulski będzie daleko z programem lotów samodzielnych, a w Dęblinie i na innych szkolnych lotniskach będzie takich jak on na pęczki. Myślami będą ci chłopcy wybiegać do kolejnego wielkiego dnia, nie tak już odległego — dnia promocji. Spakowana walizka, na wierzchu dyplom inżyniera pilota, pożegnalne spojrzenie na betonową wstęgę, już od strony miasteczka, które jakby dla kontrastu z pulsującym życiem szkoły pozostanie chyba zawsze melancholijne i senne. O przyszłym miejscu swego życia wiedzą dziś tyle, że będzie leżało na którymś z kierunków róży wiatrów...

ELŻBIETA POGORZELSKA

30 LAT LWP

Mjr. pil. Walenty Wirbuł kieruje akcją „Klimatyzacja".

„KLIMATYZACJA"

WESZLIŚMY do dość niskiej, zatłoczonej maszynami hali. Powiało „ciężkim" powietrzem, dusznym zapachem smarów i bawełnianego pyłu. Od maszyn promieniowało ciepło.

Major pilot I klasy **Walenty Wirbuł** wypytywał o szczegóły dyrektora d/s technicznych **Łódzkich Zakładów Przemysłu Bawełnianego im. Obrońców Pokoju „Uniontex"**. Ten zaś wyjaśniał, że w tej hali, należącej do przędzalni tzw. „czwartej lewej", pracuje na trzy zmiany ponad 370 osób, które produkują 11 ton przędzy bawełnianej na dobę. Dyr. **Jerzy Wojtala** podkreślał, że zatrzymanie produkcji nie wchodzi tu w rachubę, bo i tak przędzy dla innych wydziałów kombinatu nie jest za dużo. Dlatego też zdecydowano się mały prowizoryczny wentylator rozmontować w nocy z soboty na niedzielę, a na jego miejsce, w ciągu maksymalnie jednej doby, zamontować nowy, o odpowiedniej wydajności, zapewniający w przędzalni znośne warunki klimatyczne...

Tradycyjnymi metodami wymiana taka trwałaby około 3 tygodni, łatwo więc sobie wyobrazić kłopoty związane z wciągnięciem przy pomocy dźwigów, albo zwyczajnie „po kawałku" schodami, wentylatora ważącego ponad 1 700 kg! To nie bagatelka — komora wentylacyjna znajduje się na poddaszu, ponad czwartym piętrem!

Tylko śmigłowiec może być narzędziem pozwalającym akcję przeprowadzić z niesłychaną sprawnością. Śmigłowiec — a więc pilot, człowiek sterujący potężną maszyną. Za sterami Mi-8 zasiadł doświadczony pilot I klasy, kpt. **Stefan Stranc,** który na śmigłowcach wylatał już ponad tysiąc godzin i wyszkolił wielu młodych pilotów, a m. in. pełniącego teraz w tej akcji obowiązki II pilota, por. **Jana Latochę.**

Wdrapaliśmy się na dach przędzalni, zajmujący obszar boiska piłkarskiego. Mjr Wirbuł założył hełmofon, włączył radiostację, którą tu wniesiono. Grupa robotników przydzielonych do pomocy w akcji przypatrywała się uważnie tym przygotowaniom. Przedtem zostali dokładnie pouczeni, poinstruowani co i jak...

Punktualnie o godz. 6.45 zaczęły pracować turbiny śmigłowca. Za budynkiem, w dole między drzewami, podniósł się obłok kurzu. Potem zobaczyliśmy wielkie zielone cielsko unoszące się powoli do góry.

Stanęło...

Zatrzymało się...

I ruszyło znowu w górę, coraz wyżej, wyżej... ponad poziom dachu przędzalni. Ostrożnie, aby nie rozkołysać wiszącego na linie wentylatora, pilot skierował maszynę nad dach. Przelatuje nad nami... Patrzymy na zegarek, jest godzina 6.49... Śmigłowiec jest nad otworem wyciętym w dachu nad komorą wentylacyjną. Wymiary tego otworu — 4 × 4 m. I teraz w dół!... Godzina 6.53, śmigłowiec uwolnił się od ładunku, odczepiono liny, wentylator jest na miejscu...

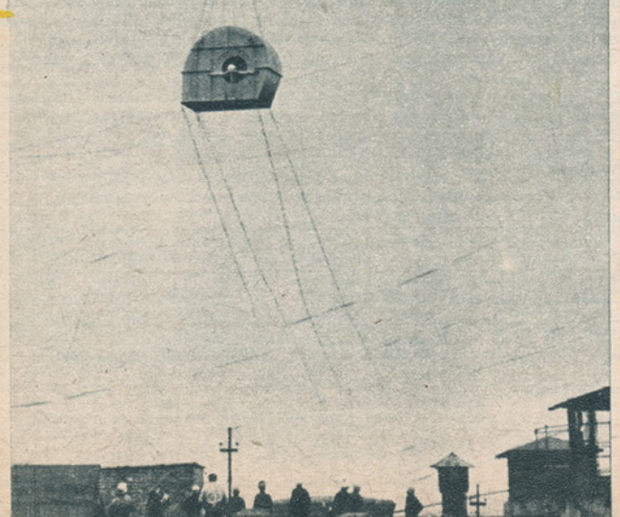
Koniec akcji „Klimatyzacja", jeszcze jednej, w której Wojska Lotnicze oddały swoim nowoczesnym sprzętem, a przede wszystkim wysokim kunsztem pilotów i obsługi technicznej, nieocenione usługi gospodarce narodowej. Załoga przędzalni średniej „czwartej lewej" w ŁZPB im. Obrońców Pokoju w Łodzi odetchnie z ulgą.

Dosłownie! Podkreślili ten fakt szczególnie mocno obecni przy tej operacji: dyrektor fabryki mgr inż. **Stanisław Bajur** i I sekretarz KZ PZPR — inicjator sięgnięcia po pomoc wojska w tej sprawie — **Jan Lipski...**

Tekst i zdjęcia: JÓZEF POTĘGA

Kpt. pil. Stefan Stranc i por. pil. Jan Latocha.

Śmigłowiec Mi-8 przybywa z pomocą zakładom „Uniontex". Z lewej: Zielone cielsko maszyny, wraz z wielkim wentylatorem, unosi się powoli do góry...



PO XVIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTWACH POLSKI

Nie zazdroszczę kłopotów trenerowi

Zdjęcie — archiwum

Stanisław Kluk (z lewej) — aktualny wicemistrz świata, ma pełną satysfakcję ze swojej pracy instruktorskiej: wychował mistrza Polski. Z prawej — nowy mistrz szybowcowy Polski, Henryk Poźniak ze Stalowej Woli. Zdjęcia: autora

OCENĘ XVIII Szybowcowych Mistrzostw Polski trzeba zacząć od sprawy najważniejszej. Niewątpliwie jest nią skład reprezentacji na najbliższe — już za pół roku (!) — mistrzostwa świata, a także aktualna forma kandydatów do drużyny narodowej. Wprawdzie wyniki krajowych mistrzostw nie są u nas jedynym kryterium, na podstawie którego kwalifikuje się szybowników do reprezentacji, ale zawsze stanowią sugestię dla trenera i działaczy.

I właśnie w perspektywie mistrzostw świata wydaje się, że trener Dankowski ma niemało kłopotów. Rzecz w tym, iż w szybownictwie następuje zmiana generacji. Na starcie nie pojawiają się piloci, którym zawdzięczamy tyle medali. Jerzy Popiel był w Lesznie tylko gościem. Jan Wróblewski zrezygnował z zawodniczego szybownictwa. Do historii należą już nazwiska Adama Witka i Jerzego Wojnara. Honoru starej gwardii bronią jeszcze Edward Makula i Józef Pieczewski, ale ich aktualne wyniki nie obrazują rzeczywistych możliwości tych utalentowanych zawodników.

Nie błyszczeli też w Lesznie bohaterowie z Vrśac, choć Stanisław Kluk w pierwszych konkurencjach zademonstrował, że jest zawodnikiem wielkiego formatu.

No, a młodzież? Jaką klasę reprezentuje młoda generacja? Możemy cieszyć się z ataku młodych pilotów na pozycje mistrzów, ale z pewną rezerwą należy wyrażać zachwyt z tego powodu. Szybownikom naszej nowej generacji brak jest przebojowości, owego, charakterystycznego dla polskiej szkoły latania, ciągu do przodu. Owszem, młodzi zawodnicy opanowali z powodzeniem szereg elementów taktycznych. Doświadczenia, które zdobyli w zawodach ligowych i juniorów, nauki, które otrzymali od trenera kadry, mają niebagatelną wartość. Ale ciągle jeszcze ich latanie na mistrzostwach ma wyraźnie zachowawczy charakter. Celem jest „dobry wynik", a nie zwycięstwo. Nie bez słuszności niektórym zawodnikom koledzy przypinają etykietkę „wagoników".

Taka asekurancka taktyka może dawać efekty w zawodach krajowych, kiedy tworzą się peletony. Z góry jednak skazana jest na porażkę w konkurencji międzynarodowej, gdzie startują szybowce różnych typów.

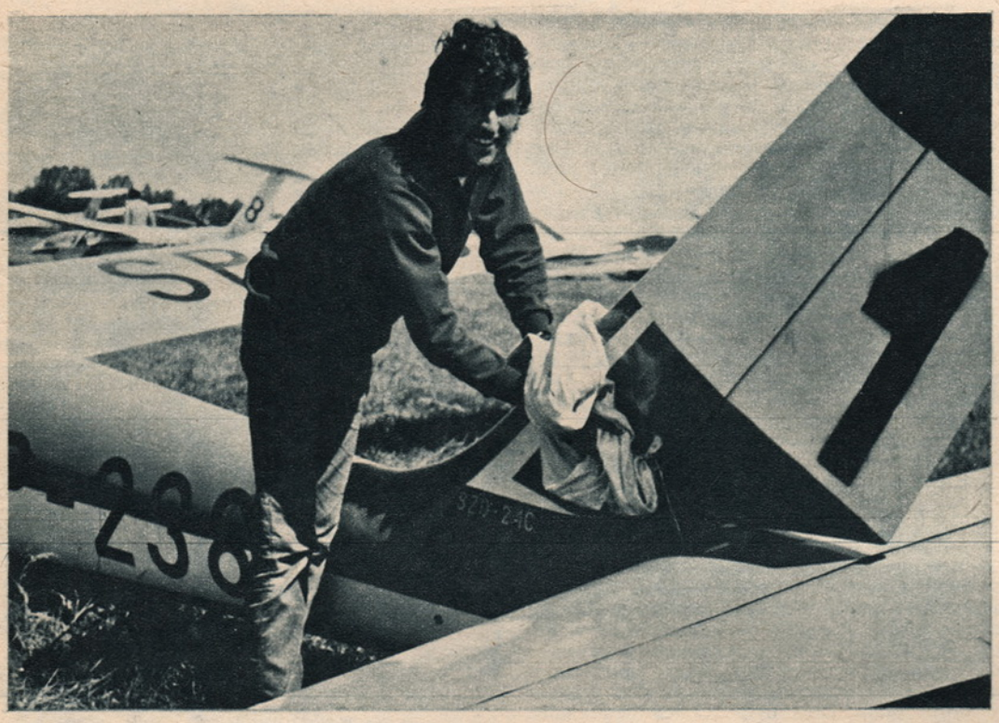
Przed ośmiu laty trener Dankowski, typując reprezentację na mistrzostwa świata w Anglii, śmiało sięgnął po młodych debiutantów. Decyzja była niezwykle trafna — Wróblewski i Kępka zdobyli medale. Czy wśród występujących na

Leszek Dunowski (Gdańsk) otrzymał puchar ZG ZMS dla najmłodszego zawodnika. Wręcza W. Zygmunt.

Za cztery rekordy świata E. Makula otrzymał z rąk Pelagii Majewskiej puchar ufundowany przez pilotów.

Wiktor Sznurowski (Warszawa) — II wicemistrz Polski.

Samoloty „Wilga" potwierdziły swoje walory w lotach z szybowcami „na ogonie".



Dobrym pociągnięciem trenera było umożliwienie startu poza konkursem utalentowanemu szybownikowi z Jeleniej Góry, Jerzemy Szemplińskiemu. Młody pilot uzyskał w niektórych konkurencjach czołowe rezultaty.

WYNIKI
XVIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

STARTOWAŁO 40 zawodników na szybowcach „Cobra-15", „Foka" i „Pirat". Czołówka: Henryk POŹNIAK (Stalowa Wola) — 7 174 pkt., 2. J. Gogała (Wrocław) — 7 070 pkt., 3. W. Sznurowski (Warszawa) — 6 973 pkt., 4. S. Witek (Wrocław) — 6 785 pkt., 5. E. Popiołek (Kraków) — 6 726 pkt., 6. L. Dunowski (Gdańsk) — 6 695 pkt., 7. H. Muszczyński (Ostrów Wlkp.) — 6 649 pkt., 8. S. Makne (Poznań) — 6 607 pkt., 9. S. Kluk (Stalowa Wola) — 6 602 pkt. 10. M. Królikowski (Warszawa) — 6 491 pkt.

Rozegrano 8 konkurencji:

I — Prędkościowy przelot docelowo-powrotny 184 km. Zwyciężył L. Dunowski (Gdańsk) — 134 min. Na mecie — 38 zawodników.

II — Prędkościowy przelot po trójkącie 250 km. Wygrał — S. Makne (Poznań) — 185 min. Na mecie — 39 pilotów.

III — Prędkościowy przelot docelowo-powrotny 150 km. Najlepszy W. Chmielewicz (Warszawa) — 122,5 min. Na mecie — 35 zawodników.

IV — Prędkościowy przelot 3 x trójkąt 104 km. Zwyciężył A. Sikora (Ostrów) — 237 min. Na mecie — 36 pilotów.

V — Prędkościowy przelot po trasie trójkąta 540 km. Wygrał J. Gogała (Wrocław) — 400 min. Na mecie — 27 zawodników.

VI — Prędkościowy przelot po trasie trójkąta 323 km. Najlepszy S. Wujczak (Leszno) — 238 min. Na mecie — 29 pilotów.

VII — Prędkościowy przelot po trasie trójkąta 250 km. Zwyciężył K. Włodarkiewicz (Warszawa) — 187,5 min. Na mecie — 35 pilotów.

VIII — Przelot odległościowy między dowolnie wybranymi punktami zwrotnymi. Najlepsi St. Witek (Wrocław) i St. Zientek (Bielsko-Biała) — 468 km.

mistrzostwach w Lesznie byli równie utalentowani młodzi piloci, których warto wziąć pod uwagę przy ustalaniu ekipy na Australię — otóż ciężki orzech do zgryzienia dla trenera Dankowskiego.

Dodajmy jeszcze, że wyniki XVIII Szybowcowych Mistrzostw Polski nie obrazują rzeczywistych możliwości poszczególnych zawodników. Otóż w nieprzemyślany sposób zróżnicowano współczynnikami wyrównawczymi poszczególne serie „Fok", co pilotom „Fok C" przyniosło w skali mistrzostw po około 600—700 punktów premii, a więc całą jedną dodatkową konkurencję.

Członkowie kadry narzekali też, że w ostatnim czasie nie latali na „Fokach", a wysoko wyczynowych orchideach, co również rzutowało na ich wyniki (błędne nawyki w ocenie zasięgu). Żale te są w jakiejś mierze na pewno słuszne.

Aby rozbić peletony, w swoim czasie działacze postanowili odejść od zasady monotypu na mistrzostwach Polski. Wprowadzone współczynniki wyrównawcze spowodowały wiele kwasów i wątpliwości, bez wątpienia w wielu przypadkach były dyskusyjne. Obecnie trzeba więc rozstrzygnąć problem, czy dalej iść w tym kierunku, czy też powrócić do zasady monotypu. Ba, tylko skąd wziąć tyle i to możliwie wysokiej klasy jednakowych szybowców?

Co jednak wówczas zrobić z peletonami? Dyskutowno niegdyś problem wprowadzenia do szybownictwa z żeglarstwa zasady, że każdemu zawodnikowi odlicza się w punktacji łącznej najsłabszą konkurencję. Eliminuje to nieco czynnik szczęścia i pozwala na większe ryzyko dla osiągnięcia dobrego wyniku. Może należałoby rozważyć jeszcze raz tę kwestię? Byłby to sposób na rozbicie peletonów.

Oczywiście krytyczne uwagi nie dotyczą wszystkich zawodników. Przebojową, na przykład, parą był zespół Henryk Poźniak — Stanisław Kluk. Oni też osiągnęli końcowy sukces. Przed trzema laty o tandemie tym pisaliśmy w publikacji pod tytułem „Jak wychować mistrza". Poźniak był wówczas mistrzem juniorów. Dziś stanął na najwyższym podium. Miło jest odnotować taki prawidłowy rozwój młodego zawodnika. Jego zwycięstwo to również moralny sukces Stanisława Kluka.

Właśnie tacy trenerzy klubowi jak Kluk potrzebni są nam w każdym aeroklubie regionalnym, aby dostarczać trenerowi kadry odpowiednio przygotowanych kandydatów do końcowego szlifu. Tak właśnie wyobrażamy sobie prawidłową drogę młodego wyczynowca. Najpierw ukierunkowane szkolenie pod okiem trenera klubowego, a następnie zdobywanie najwyższych umiejętności w kadrze juniorów i narodowej.

Brakowało nam na XVIII SMP konkurentów zagranicznych, których wyniki moglibyśmy skonfrontować z rezultatami naszych asów. Startowało tylko dwóch reprezentantów NRD i to na „Cobrach", które „załatwiono" zbyt wygórowanymi współczynnikami.

Względy szkoleniowe i sportowe skłaniają nas do ponowienia postulatu o rozszerzenie szybowcowych mistrzostw Polski o przynajmniej kilku pilotów zagranicznych.

Tyle o problemach zawodniczych na XVIII SMP. Czas na uwagi ogólne. Tegoroczne mistrzostwa stanowią kolejną okazję do laurki dla leszczyńskiego Centrum. Pod nowym kierownictwem ośrodek ten działa jeszcze sprawniej niż zazwyczaj. Z przyjemnością można było obserwować w Lesznie, jak wszystkie służby zaangażowane w organizacji mistrzostw pracują na najwyższym poziomie. I panie w kuchni, i personel administracyjny, i mechanicy, i służba startowa — słowem cały CWL. Brawo! Dla wszystkich pracowników CWL Leszno na czele z kierownikiem Stanisławem Kolasą.

Kierownikiem sportowym XVIII SMP był Józef Dankowski. Jego zasługą jest trafny dobór konkurencji i sprawne ich przeprowadzenie. Ogólny poziom sportowy mistrzostw był wysoki. W ośmiu konkurencjach każdy z pilotów musiał pokonać dystans około 2 500 kilometrów. W większości prób prawie wszyscy zawodnicy dolatywali do mety.

Szkoda tylko, że konkurencje wyznaczać musi trener Dankowski w oparciu wyłącznie o przysłowiowego nosa. Nasza szybowcowa impreza najwyższej rangi praktycznie pozbawiona jest całkowicie obsługi meteorologicznej. Ma to również ujemny wpływ na kwalifikacje pilotów, którzy nie przeprowadzają samodzielnie analizy danych synoptycznych. Potem, za granicą, okazuje się, że sztuka czytania map synoptycznych, a już szczególnie górnych map, jest im obca. A opieranie się tam na informacjach organizatorów bywa czasem kosztowne...

Na marginesie XVIII SMP muszę wyrazić ubolewanie, że nasi czołowi sportowcy latali na mistrzostwach w ramach urlopów wypoczynkowych. Jest to jeden z dowodów, że ciągle jeszcze zbyt mało troski przejawia się w Aeroklubie PRL o ludzi, którzy reprezentują naszą organizację w kraju i za granicą, którzy swoimi wynikami sławią polskie skrzydła. Do problemu tego wrócimy w oddzielnej publikacji. Jest to bowiem sprawa wielkiej wagi.

JERZY POMIANOWSKI

NAJWIĘKSZA LOTNICZA WYSTAWA ŚWIATA

OD NASZEGO SPECJALNEGO WYSŁANNIKA

PARYŻ – 1973

PRZY głównym wejściu stał srebrzysty pawilon z napisem „ZSRR -USA" i godłem pierwszej wspólnej wyprawy kosmicznej „Sojuz-Apollo-1975". Obok hasło: „Kosmos — obszarem współpracy międzynarodowej i pokoju dla całej ludzkości". Tym optymistycznym akcentem witał XXX Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny w Le Bourget wszystkich swych gości. A było ich w tym roku grubo ponad milion. W odróżnieniu od lat poprzednich, na tegorocznym Salonie Paryskim dominowało lotnictwo cywilne i współpraca międzynarodowa, w tym również szczególnie podkreślana: Wschód-Zachód. Polityka odprężenia międzynarodowego konsekwentnie realizowana przez kraje socjalistyczne wywarła wyraźny wpływ także na oblicze tej wielkiej światowej imprezy lotniczej.

Czym jest Salon Lotniczy i Astronautyczny odbywający się co dwa lata w Paryżu? Przede wszystkim przeglądem światowych nowości konstrukcyjnych i technologicznych. Następnie — największymi w świecie pokazami w locie, połączonymi z występami najsłynniejszych zespołów akrobacyjnych. Wreszcie — wielkimi targami lotniczymi, gdzie można wszystko sprzedać i wszystko kupić. Jeśli doda się do tego liczne sympozja naukowe, będziemy mieli ogólne pojęcie o tej imprezie, która tym razem przeznaczona była przede wszystkim dla specjalistów z całego świata, a nie dla publiczności, jak poprzednio.

Pierwszy Salon Paryski odbył się w 1909 r. Wystarczyła wówczas jedna hala wystawowa. W tym roku zakryta powierzchnia wystawowa wynosiła prawie 48 000 m², zaś sprzęt wystawiony pod gołym niebem zajmował jeszcze więcej miejsca. Wystawców było 616 z 21 państw. Samolotów, szybowców i wiropłatów pokazano 180, w tym 26 nowych konstrukcji. Tegoroczny Salon Paryski poświęcony był pamięci pioniera lotnictwa światowego Santos-Dumonta, o którego 100-leciu urodzin przypomniała Organizacja Narodów Zjednoczonych. Amerykanie zaś odnotowali 70 rocznicę pierwszego lotu braci Wright w Kitty Hawk. Dla ogólnego obrazu trzeba dodać, że tegoroczny Salon tonął w deszczu. O takiej pogodzie najstarsi tu nie pamiętali. Dowcipni Paryżanie ułożyli zaraz powiedzonko: To aniołowie ze względów konkurencyjnych chcą zatopić Salon Lotniczy... Rozpogodziło się na dobre dopiero w dniach wielkich pokazów w locie zamykających Salon Paryski.

Po tym wstępie możemy wybrać się już na wspólne zwiedzanie wystawy. Proponuję zwiedzanie problemowe.

NA PROGU KOMUNIKACJI NADDŹWIĘKOWEJ

Osią zainteresowania specjalistów i publiczności były niewątpliwie naddźwiękowe samoloty pasażerskie: radziecki Tu-144 i francusko-brytyjski „Concorde". Pokazany po raz pierwszy w Paryżu seryjny Tu-144 był wyposażony w przednie skrzydełka pomocnicze (tzw. wąsy), miał zmienione gondole silnikowe, podwozie oraz częściowo profil płata. Dwa były „Concordy": jeden udostępniony do zwiedzania, drugi do pokazów w locie. Oglądano te wspaniałe samoloty. Wszy-

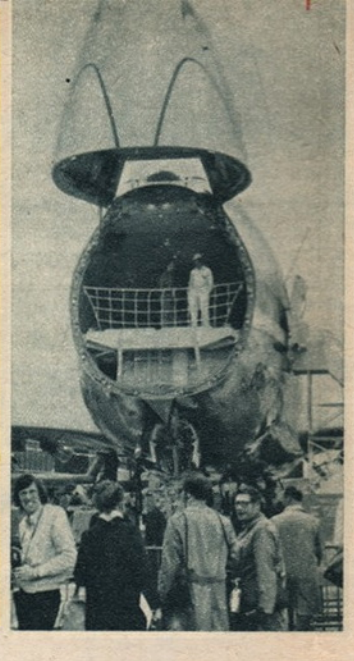
Stoisko francuskich samolotów wojskowych „Jaguar" i „Mirage".

Australijski bezpilotowy cel powietrzny „Jindivik". W głębi samolot radziecki Tu-144.

Stoisko szwedzkich samolotów wojskowych SAAB-37 „Viggen".

Nowy śmigłowiec „Helicop-Jet" wyróżniał się kształtami samochodowymi.

Zdjęcia:
JANUSZ
WOJCIECHOWSKI



O wielkości transportowca odrzutowego B-747F może świadczyć porównanie jego przedniego włazu ładunkowego z sylwetką obsługi.

Na tegorocznym Salonie Paryskim pokazano również wyniki dotychczasowej współpracy międzynarodowej Francji z krajami socjalistycznymi. Są to przede wszystkim liczne wspólne badania kosmiczne przy użyciu aparatury francuskiej i radzieckich rakiet nośnych oraz współpraca przemysłowa z Jugosławią i Rumunią. Ale specjaliści zagraniczni obecni na Salonie byli zgodni w tym, że współpraca pomiędzy ZSRR i USA zapoczątkowana wspomnianym już programem „Sojuz-Apollo" ma szanse przekształcić się w szeroką lotniczą współpracę technologiczną i przemysłową tych krajów. Warto też podkreślić wysoką opinię o polskim przemyśle lotniczym we Francji oraz widzenie możliwości współpracy korzystnej dla obu stron.

NOWOŚCI

Oprócz wymienionych już samolotów: seryjnego Tu-144 oraz A-300B „Airbus" należy odnotować kilka dalszych nowości konstrukcyjnych pokazanych po raz pierwszy na tegorocznym Salonie Paryskim. Były to francuskie: seryjne odrzutowe samoloty dyspozycyjne „Falcon-10" (4 do 7 pasażerów), pasażerskie „Falcon-20 i 30"; śmigłowiec turbinowy SA-360 (międzynarodowy rekord prędkości — 315 km/h); dwumiejscowe samoloty"; szkolno-treningowe: HR-200, „Rallye-100S"; czteromiejscowe samoloty turystyczne: HR-100 „Tiara", Reims-337P (dwusilnikowy; odmiana licencyjna Cessny-337 „Skymaster"); dwumiejscowy motoszybowiec RF-8 (konstrukcja metalowa, silnik — 115 KM). Nowość brytyjska, to wersja odrzutowego samolotu dyspozycyjnego HS-125/600 dla 8—14 pasażerów. Australia wystawiła swój nowy samolot pasażerski N-22 „Nomad" (15 pasażerów; 2 silniki turbośmigłowe).

Nowością był też amerykański czteromiejscowy samolot turystyczny „Commander-112" z silnikiem tłokowym o mocy 200 KM. Prędkość przelotowa — 265 km/h, zasięg — 1 545 km.

Wśród nowych samolotów wojskowych można wymienić: amerykański dwumiejscowy naddźwiękowy myśliwiec pokładowy o zmiennej geometrii F-14A „Tomcat", francuski seryjny naddźwiękowy odrzutowiec wielozadaniowy „Mirage" F-1 i szwedzki lekki dwumiejscowy odrzutowy samolot treningowy, szturmowy i zwiadowczy SAAB-105G. Nowością były silniki turboodrzutowe: M-53, „Larzac" i CFM-56.

Pokazano też makiety nowych samolotów francuskich: małych odrzutowców pasażerskich „Corvette-200" i „Corvette-300" (trójsilnikowy) oraz odrzutowców wojskowych „Super Etendard" (poddźwiękowy samolot pokładowy) i „Mirage" G-8A (samolot naddźwiękowy M=2,5 o zmiennej geometrii).

Wystawiono również kilka nowych szybowców, lekkich wiropłatów, samolotów wyścigowych i lotni. Ale o tym — za chwilę.

RAKIETY I KOSMOS

Nowościami w dziedzinie astronautyki były tu pokazane ostatnie radzieckie sondy międzyplanetarne „Mars" i „Prognoz" oraz satelita telekomunikacyjny „Mołnia-2", no i oczywiście — „Sojuz" w zestawie z „Apollo" (ten temat omówimy obszernie w oddzielnym artykule). Amerykanie pokazali stację orbitalną „Skylab" oraz wyposażenie wypraw księżycowych i grudkę gleby tam pobranej.

Wiele eksponatów rakietowych i sztucznych satelitów pokazała Francja. Warto dodać, że techniką astronautyczną zajmują się tam 64 ośrodki naukowe i przemysłowe. Również ESRO — europejska organizacja badań kosmicznych miała swój pawilon, a w nim satelity i sprzęt badawczy. W latach 1964 — 1972 organizacja ta zbudowała i wypuściła ponad 180 rakiet sondażowych oraz 7 sztucznych satelitów badawczych. Cztery dalsze mają być wypuszczone w 1975, 1976, 1977 i 1979 r. Obecnie do organizacji tej należą: Francja, Belgia, Dania, Włochy, Holandia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, NRF i W. Brytania. ESRO zatrudnia ok. 1 100 pracowników i ma ośrodki śledzenia satelitów oraz przetwarzania danych w Redu (Belgia), Fairbanks (Alaska), Port Stanley (Wyspy Falklandzkie) i Ny-Alesund (Spitzbergen). W pawilonie ESRO podkreślono owocną współpracę tej organizacji z uczonymi radzieckimi i japońskimi przy realizacji programów badawczych: „Aerosat", „Meteosat" i ECS (europejski satelita telekomunikacyjny).

Również przemysł NRF wystawił szereg sztucznych satelitów i urządzeń z tej dziedziny. Natomiast Japonia przedstawiła przede wszystkim aparaturę elektroniczną oraz barwny film z prób rakiet badawczych i kosmicznych. Zresztą filmy lotnicze i astronautyczne były demonstrowane na wielu stoiskach.

KILKA LICZB

Z okazji Salonu Paryskiego opublikowano szereg danych liczbowych dotyczących stanu przemysłu lotniczego na świecie. Oto kilka z nich.

Francja zatrudnia w przemyśle lotniczo-astronautycznym 108 650 osób, w tym 12,7% inżynierów, 28,7% techników i mistrzów, 14,7% urzędników i 43,9% robotników. Połowa przemysłu jest skupiona w rejonie Paryża. Eksport wynosi 37% produkcji lotniczej. Zaplecze naukowo-badawcze liczy 14 ośrodków. Roczna produkcja lekkich samolotów sportowych i turystycznych wynosi ok. 1 000, z tego ponad połowa idzie na eksport.

W. Brytania zatrudnia w przemyśle lotniczo-astronautycznym 210 000 osób, Włochy — 23 000, NRF — 50 000, Belgia — ok. 6 500, Dania — ok. 50, Norwegia — ok. 50, Holandia — 7 500, Portugalia — 3 800, Hiszpania — 8 500, Szwecja — 10 000, Szwajcaria — 4 000, USA — 606 000, Kanada — 30 000, Brażylia — 2 000, Argentyna — 10 000, Australia — 6 500, Izrael — 13 500, Indie — 40 000, Japonia — 25 000 osób.

CIEKAWOSTKI

Było ich sporo. Miniwiatrakowce, minisamoloty wyścigowe, lotnie — wystawione przez stowarzyszenie konstruktorów amatorów. Był też eksperymentalny wodnosamolot — ekranoplat oraz mała amfibia jednosilnikowa Lake „Buccaneer", na której młoda pilotka fińska przeleciała samotnie przez Atlantyk. Na wieży spadochronowej harcowali skoczkowie z klubu paryskiego. Ale najdziwniejsze rzeczy można było obejrzeć na stoisku zrzeszenia badaczy zjawisk lotniczych i kosmicznych. Wydają oni nawet kwartalnik poświęcony... latającym talerzom. Demonstrowano przy tym serię zdjęć latających talerzy wykonaną przez uczonych z okazji Międzynarodowego Roku Geofizycznego 1958 na wyspie Trinidad. Zdjęcia te zostały następnie zweryfikowane przez ekspertów marynarki brazylijskiej i opublikowane za zgodą prezydenta tego kraju. Wiele atrakcji mieli również bibliofile i filateliści lotniczy. Miłośnicy samolotów historycznych mogli obejrzeć maszyny Bleriota, Santos-Dumonta, Farmana oraz „Spitfire" i Dewoitine D-520 z lat II wojny światowej.

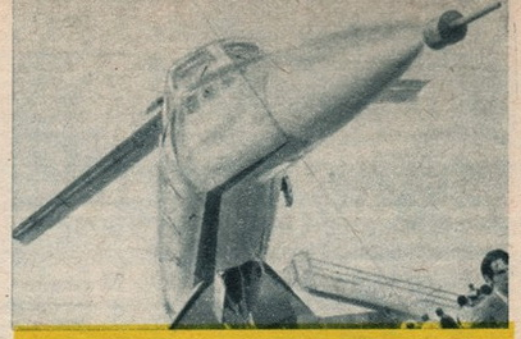
KRAJE SOCJALISTYCZNE

Dominowały samoloty i śmigłowce radzieckie: TU-144, Il-62M-200, Il-76, Tu-154, Tu-134A, Jak-40, An-26, Mi-8T i Ka-26. Poza tym eksponaty astronautyczne i technologiczne na stoisku zamkniętym oraz biuro akwizycyjne „Aviaexportu", gdzie zawsze był duży ruch. Czechosłowacja pokazała samoloty: L-410 „Turbolet", Z-42 i Z-43 (ten ostatni odniósł zaskakujący sukces handlowy); poza tym miała stoisko zamknięte w pawilonie i biuro akwizycyjne „Omnipolu". Po raz pierwszy udział w Salonie Paryskim wzięła Rumunia wystawiając samoloty: IAR-824, IAR-826 (rolniczy), BN-2 „Islander" (licencyjny), dwa wyczynowe szybowce metalowe IS — 29D i E oraz śmigłowiec turbinowy IAR-316B „Alouette-III" (licencyjny). Przemysł rumuński przygotowuje się do produkcji licencyjnej śmigłowców francuskich SA-330 „Puma" oraz opracowuje wspólnie z Jugosławią odrzutowy samolot treningowy „Jurom". Bardzo dużym zainteresowaniem cieszyły się szybowce rumuńskie.

A Polska? Chociaż w niektórych informatorach Salonu podawano, że Polska wystawia samoloty, śmigłowce i szybowce, to w rzeczywistości „Pezetel" był nieobecny w tym roku w Paryżu. Szkoda, bo nieobecni się nie liczą. Dla ścisłości trzeba jednak dodać, że w międzynarodowym biurze prasowym Salonu sporo mówiono o zapowiadanej ofensywie propagandowej naszego przemysłu lotniczego w niedalekiej przyszłości.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Widok ogólny stoiska lekkich samolotów i śmigłowców: sportowych, turystycznych, i transportowych.



Przednie, składane, pomocnicze skrzydła samolotu radzieckiego Tu-144.

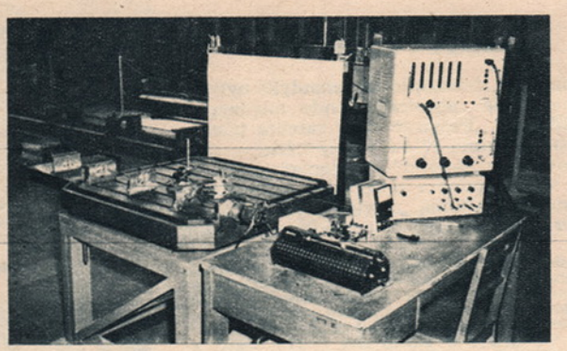
Nowy motoszybowiec francuski RF-8.

Nowy brytyjski wiatrakowiec 2-miejscowy „Cougar"

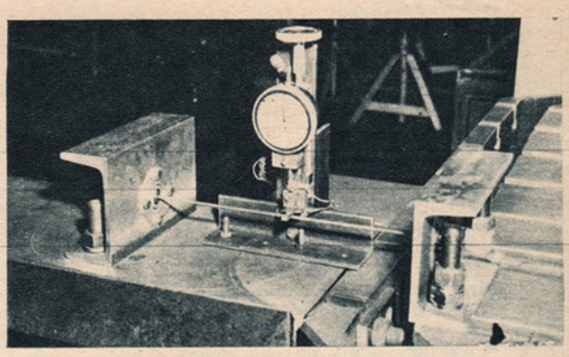
Minisamolot wyścigowy P-70 był stale obiegany przez młodzież.

INSTYTUT TECHNICZNY WOJSK LOTNICZYCH

1953–1973

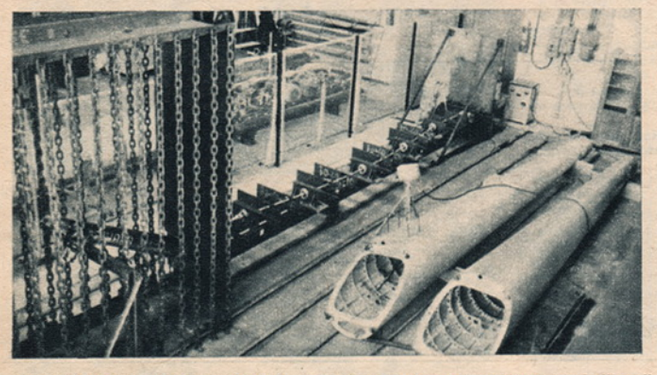


1. Badania rozpoczęto od prób modelowych na stoisku.



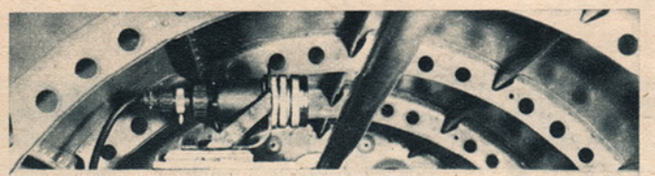
2. Fragment stoiska z jednym przęsłem modelu badanego wału.

WYRÓŻNIENIE MINISTRA



3. Badania jednego z wariantów (wał wstępnie zakrzywiony) modyfikacji wału w skali naturalnej: z lewej — klatka ochronna śmigła ogonowego, na przeciwległym końcu wału osłona operatora, a w połowie stoiska — przemysłowa kamera TV do zdalnej obserwacji występujących zjawisk.

4. Stanowisko kontrolno-pomiarowe do badań w skali naturalnej: z lewej na monitorze TV widoczne krytyczne przęsło w trakcie prób.



5. Próby kontrolne wybranej do realizacji modyfikacji wału, tym razem już w oryginalnej belce ogonowej; na zdjęciu widoczny jest specjalnie skonstruowany w ITWL czujnik odkształceń.
6. Wał z tensometrami, wraz ze specjalnie skonstruowanym kolektorem szczotkowym, przygotowany do prób w locie dla zdjęcia rzeczywistych obciążeń działających w locie, a których widmo posłużyło następnie do ostatecznej weryfikacji opracowanej modyfikacji wału pod względem jego wytrzymałości zmęczeniowej.

Z okazji przyznawania corocznych nagród ministra Obrony Narodowej na Dzień Wojska Polskiego, można było w doniesieniach prasowych przeczytać m. in., że w dziedzinie nauki i techniki przyznano zespołowi Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych wyróżnienie „za udoskonalenie śmigłowców".

Krótka, enigmatyczna wzmianka prasowa, za którą, jak to zwykle bywa, krył się szereg miesięcy wytężonej pracy, niemal do końca nie dającej nawet minimalnej gwarancji, że zostanie ona uwieńczona pozytywnym rezultatem. A stawka była wysoka i to stawka nie liczona w kategoriach nagród MON-owskich, lecz w kategoriach bezpieczeństwa lotów. Zagadnienie wyjściowe daje się bowiem sprowadzić do następującej kwestii — jak skutecznie podnieść obroty krytyczne pędni śmigła ogonowego jednego ze starszych typów śmigłowców będących jeszcze w eksploatacji, gdyż jak się okazało po kilku latach ich użytkowania — obroty okazały się zbyt niskie, pomimo że odpowiadały minimalnym granicom dopuszczanym przez przepisy. Kłopotliwą sprawą była oczywista konieczność sprowadzenia ewentualnej przyszłej modyfikacji do niezbędnego minimum bez konieczność przeróbek np. całych belek ogonowych.

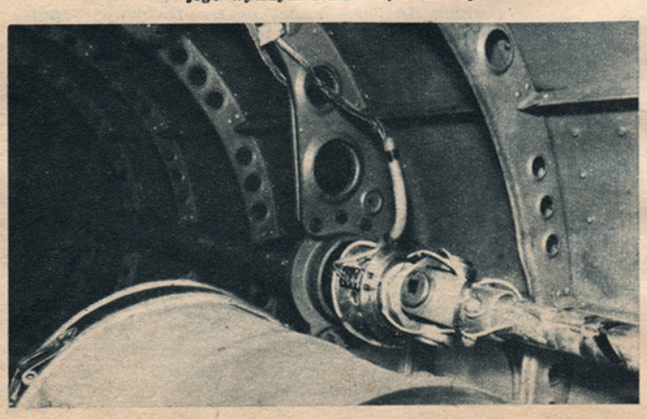
A tego rodzaju pracę badawczo-konstrukcyjną zdecydowano się wobec niemożliwości zastosowania dostatecznie skutecznego systemu sygnalizującego pilotowi niebezpieczne zbliżenie się do obrotów krytycznych, których osiągnięcie następuje — jak wiadomo — bardzo gwałtownie, a w danym przypadku groziło katastrofą ze wszystkimi smutnymi jej konsekwencjami. Do czasu rozwiązania tego zagadnienia ograniczono maksymalnie dopuszczalne obroty silnika napędowego — w celu stworzenia wystarczającego, zwiększonego zapasu między obrotami krytycznymi a maksymalnie dopuszczalnymi w eksploatacji. Oczywiście taka niekorzystna konieczność nie mogła być rozwiązaniem docelowym jako że ograniczała znacznie osiągi śmigłowców, a — jak wiadomo — właśnie lotnictwo wojskowe jest ze zrozumiałych względów szczególnie uczulone w kierunku maksymalizacji osiągów eksploatowanego sprzętu.

O kolejnych etapach pracy informują najlepiej — choć w telegraficznym skrócie — załączone fotografie wraz z podpisami. Warto tu może jedynie podać, że kiedy krystalizował się już ostatecznie wariant modyfikacji, polegający na wymianie krytycznego (w sensie wpływu na oczekiwany efekt) przęsła wału na nowy, o odpowiednio zwiększonym momencie bezwładności przekroju poprzecznego, nie obyło się bez dodatkowych „atrakcji". Chociaż całe stanowisko do badań kolejnych wariantów modyfikacji wału w skali naturalnej było tak zaprojektowane, aby podobnego typu „atrakcje" nie skończyły się tragicznie (patrz odpowiednie osłony i ograniczniki odkształceń wału na fot. 3), to jednak gdy w trakcie przekraczania krytycznych obrotów wału (w jednym z wariantów prób) uległ on w ułamku sekundy zniszczeniu przy efektownym, choć groźnie brzmiącym akompaniamencie efektów akustycznych i optycznych, zrobiło to na całej ekipie wrażenie przysłowiowego pioruna z jasnego nieba.

Oczywiście, im więcej tego typu niespodzianek w próbach, zwłaszcza laboratoryjnych, tym większa szansa, że nie pojawią się one w normalnej eksploatacji. I właśnie pod tym kątem widzenia zostały opracowane kolejno po sobie następujące etapy prób, których finałem były próby w locie śmigłowca z zamontowanym, zmodyfikowanym wałem.

Odbyły się one w jednym ze słonecznych czerwcowych dni i dopiero po ich zakończeniu zespół ludzi pracujących nad tym zagadnieniem był pewien, że ich wysiłek nie poszedł na marne, a dodatkowej satysfakcji przydawał fakt, iż zakres modyfikacji udało się sprowadzić do niezbędnego, a równocześnie wykonawczo mało kłopotliwego minimum.

Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI



KLUB 1:72

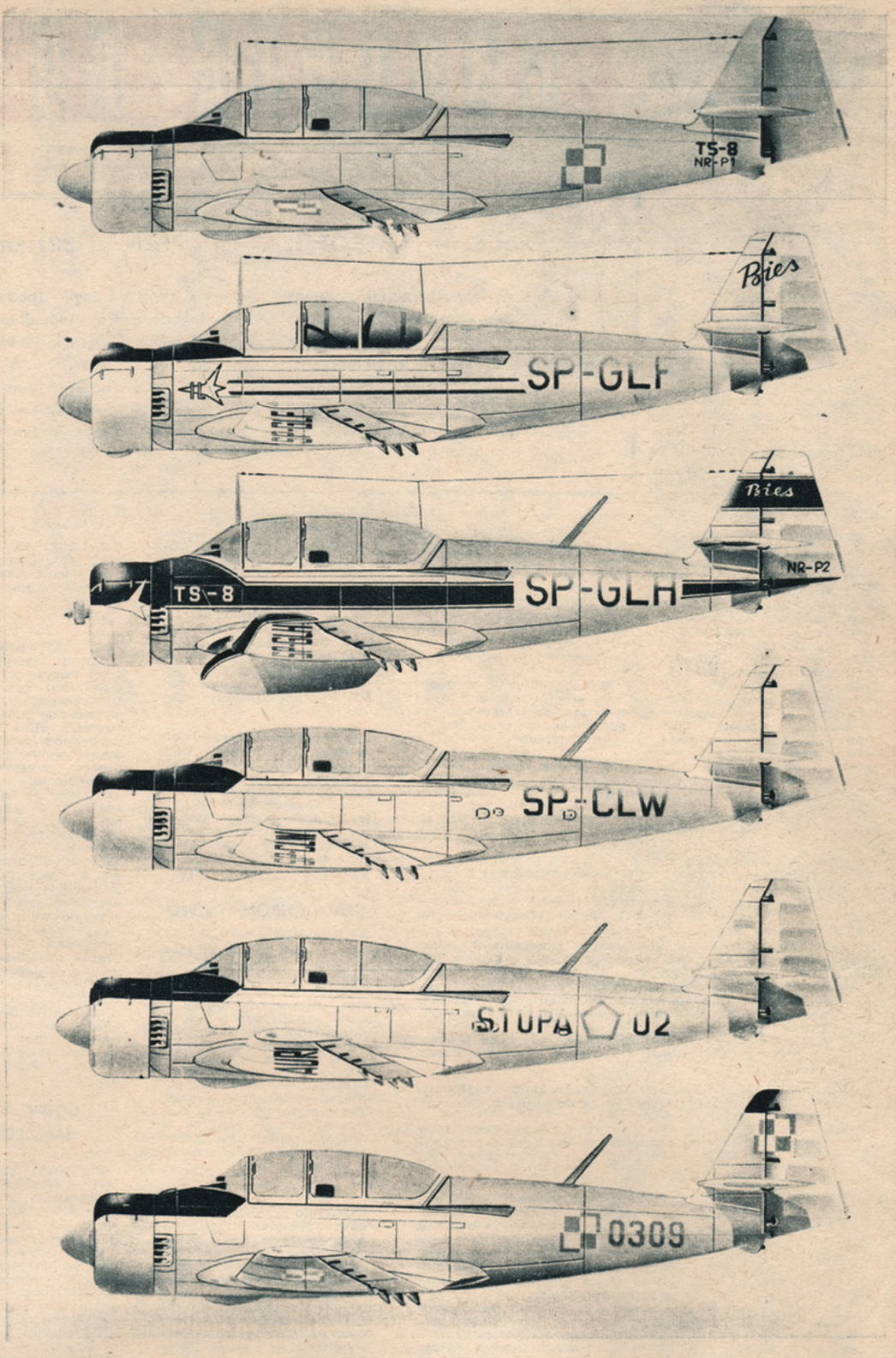
W numerze 20 „SP" z 20 maja tego roku ukazało się krótkie opracowanie dotyczące oznaczeń i sposobów malowania różnych wersji samolotu TS-8 „Bies". Niestety, było ono niekompletne. W tej sytuacji wydaje się koniecznie wrócić do tematu i omówić sposoby malowania wszystkich wersji „Biesa". Posłużymy się przy tym ilustracją użyczoną nam przez Wydawnictwo MON, które jeszcze w tym roku wyda w ramach serii „Typy broni i uzbrojenia" (TBO) zeszyt poświęcony samolotowi TS-8 „Bies". Planszę, która w rzeczywistości jest kolorowa, opracował Julian Malejko.

Pierwsza sylwetka przedstawia pierwszy prototyp „Biesa" Nr P-1, w początkowej fazie prób. Nie miał on żadnych znaków, oprócz szachownic na bokach kadłuba i pod skrzydłami oraz pomalowanego na żółto steru kierunku. Później wszystkie prototypy zostały ozdobione po bokach znakiem Instytutu Lotnictwa, białym stylizowanym samolotem-strzałą z literami IL w granatowej obwódce, dwoma cienkimi granatowymi paskami biegnącymi wzdłuż kadłuba i skośnym, czarnym napisem „Bies" na usterzeniu pionowym. Jeszcze później, po homologacji, prototypy otrzymały cywilne znaki rejestracyjne, w kolejności: Nr P1 — SP-GLF, Nr P2 — SP-GLH i Nr P3 — SP-GLG. Znaki były malowane kolorem czarnym.

Druga sylwetka przedstawia jeszcze raz pierwszy prototyp „Biesa", tym razem ze znakami cywilnymi i w wersji rekordowej, z potężnym, dodatkowym zbiornikiem paliwa (koloru żółtego) zabudowanym w tylnej kabinie i z uzupełniającymi chwytami powietrza na masce silnika. Jak wiadomo, międzynarodowy rekord odległości w obwodzie zamkniętym został ustalony w dniu 14 maja 1957 r. wynikiem 2 884 km (pilot A. Abłamowicz).

W tym samym roku drugi prototyp wystawiony został na międzynarodowym salonie lotniczym w Paryżu. Samolot ten Nr P-2, SP-GLH, początkowo malowany był podobnie jak pierwszy prototyp, przed wysłaniem na salon został jednak przemalowany.

Przedstawia go sylwetka trzecia. Pasy wzdłuż kadłuba, na krawędzi natarcia skrzydeł i usterzenia poziomego, a także pas na usterzeniu pionowym były granatowe, obwiedzione paskiem białym i granatowym. Stylizowany znak Instytutu (bez liter IL) umieszczony na masce do połowy na tle granatowym, litery TS-8 nieco z tyłu i napis „Bies" na usterzeniu kierunku — były koloru białego. Znaki rejestracyjne SP-GLH na bokach kadłuba, na grzbiecie prawego skrzydła i na spodzie lewego — czarne. Całe tło, oczywiście, srebrzyste, w naturalnym kolorze duralu. Zwraca uwagę dodatkowy zbiornik paliwa (80 l.) — tylko pod lewym skrzydłem i śmigło bez kołpaka.



O SAMOLOCIE TS-8 „BIES" JESZCZE RAZ

Czwarta sylwetka przedstawia seryjny samolot TS-8 „Bies" ze znakami cywilnymi, taki na jakich latają junacy LPW. Znaki rejestracyjne czarne, podobnie jak góra maski silnika i kadłuba przed kabiną, przy czym czarna powierzchnia w samolotach seryjnych sięga niżej niż na prototypach. Niektóre „cywilne" „Biesy" mogą mieć jeszcze dodatkowe, indywidualne ozdoby.

Piąta sylwetka przedstawia „Biesa" w barwach lotnictwa wojskowego Indonezji. Napis AURI pod lewym skrzydłem, to skrót nazwy Angkaton Udara Republik Indonesia — siły powietrzne Republiki Indonezji. Podobny napis był umieszczony na grzbiecie prawego skrzydła. Na grzbiecie lewego i pod prawym skrzydłem oraz po bokach kadłuba umieszczone są znaki rozpoznawcze — białe pięciokąty z czerwoną obwódką. Na statecznik pionowym flaga Indonezji, czerwono-biała. Napisy AURI i STUPA 02 na bokach kadłuba — czarne. I wreszcie ostatnia sylwetka, przedstawiająca seryjny samolot „Bies" (trzeciej serii) w barwach polskiego lotnictwa wojskowego. Szachownice umieszczone są pod skrzydłami, po bokach kadłuba i na usterzeniu pionowym. Numer rozpoznawczy na kadłubie — czerwony. Zakończenie stateczника pionowego (na tym samolocie) — zielone. Góra maski i kadłub pod kabiną były na niektórych samolotach seryjnych czarne, na innych szare.

Należy również zwrócić uwagę na anteny. Prototypy miały radiostacje KF i anteny linkowe. Wersja „parzysta" otrzymała dodatkową radiostację UKF i dodatkową antenę mieczową. Wszystkie samoloty seryjne miały tylko anteny mieczowe, ponieważ były wyposażone wyłącznie w radiostację UKF.

Te uwagi powinny pomóc modelarzom z klubu 1:72 w prawidłowym oznakowaniu budowanych przez nich modeli „Biesa". A może do opracowania plastykowego modelu samolotu da się „skusić" jakaś spółdzielnia? Czekamy!

JERZY ŚWIDZIŃSKI

RAKIETA PO ŚWIECIE

TRANSPORT

■ **12 czerwca br. podpisano w Moskwie** porozumienie japońsko-radzieckie o rozszerzeniu komunikacji lotniczej na trasie między Japonią a Europą zachodnią przez Syberię. Już od połowy lipca roku bieżącego rozpoczną się regularne loty na linii Tokio — Moskwa — Frankfurt nad Menem. Linię tę będą obsługiwać radzieckie samoloty IŁ-62, a raz w tygodniu komunikację utrzymywać będą samoloty japońskiego towarzystwa lotniczego JAL i zachodnioniemieckiego towarzystwa „Lufthansa"

■ **Rumuńskie towarzystwo „Tarom"** posiada regularne linie do 21 krajów, w tym 3 pozaeuropejskie — do Egiptu, Libanu i Izraela. Sieć połączeń lotniczych z Bukaresztem uzupełnia 15 towarzystw zagranicznych. W roku 1972 samoloty „Taromu" przewiozły w lotach międzynarodowych 589 tys. pasażerów, w tym 390 tys. w lotach nieregularnych oraz 11,6 tys. ton ładunków wykonując ogółem 121,9 mln tkm pracy przewozowej, z czego na loty nieregularne przypadało aż 75%. W porównaniu z rokiem 1971 międzynarodowe przewozy „Taromu" wzrosły w roku 1972 o 8,6%.

■ **„Egiptair" ma** otworzyć linię z Kairu do Pekinu. Linie z Afryki do Chin eksploatuje już obecnie towarzystwo abisyńskie.

■ **TWA oferuje** w obecnym sezonie letnim 171 lotów transatlantyckich tygodniowo, w tym 77 na „jumbo-jetach".

■ **Oprócz trzech dużych** towarzystw przewozowych — „Air France", „Air Inter" i UTA — we Francji uprawnienia do wykonywania publicznych przewozów lotniczych posiada 67 towarzystw regionalnych i dowozowych, rozporządzających 343 samolotami. Spośród nich 14, należących do Związku Lotniczych Przewoźników Regionalnych ATAR, wykonuje loty regularne.

■ **Federalny Zarząd Lotnictwa Cywilnego** USA przewiduje, że w ciągu najbliższych 10 lat liczba pasażerów w Stanach Zjednoczonych wzrośnie z 200,4 do 524 mln, a liczba samolotów komunikacyjnych z 2600 do 3600, w tym będzie 60% samolotów dużej pojemności. **(o)**

DOCEL — POWRÓT 1242 km i PRZELOT 827 km

W maju, w USA, pilot Bill Holbrook ustanowił nowy rekord międzynarodowy pokonując w locie docelowo-powrotnym odległość 1 242 km. Lot trwał blisko 12 godzin. Holbrook leciał na szybowcu H-301 „Libelle".

Zachodnioniemiecki pilot szybowcowy Hans Werner Grosse, startując 16 maja z lotniska Moelln (pod Lubeką), pokonał trasę trójkątną długości 827 km ze średnią prędkością 92 km/h. Mając bardzo korzystne warunki, po zameldowaniu się nad punktem kontrolnym przeleciał dalsze 102 km, uzyskując zatem łącznie 929 km przelotu w ciągu jednego dnia..

POSIEDZENIE RADY FAI

W Paryżu obradowała 6 czerwca br., pod przewodnictwem prezydenta A. Dumasa, Rada Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Wzięli w niej udział m. in. wszyscy członkowie Rady z krajów socjalistycznych (Polska — wiceprezydent FAI, prezes APRL gen. Wł. Jagiełło, Czechosłowacja, NRD, Węgry i ZSRR).

Tradycyjnie już, przed konferencją generalną FAI (w Dublinie, 2—9 września 1973), Rada przyznała w drodze głosowania medale FAI za 1972 r.

Złoty Medal Lotniczy przyznano znakomitej pilotce radzieckiej — **Marynie Popowicz** — za ustanowienie szeregu rekordów międzynarodowych na samolotach odrzutowych i turbośmigłowych.

Złoty Medal Kosmiczny przyznano amerykańskiemu astronaucie — **E. Cernan'owi** — dowódcy wyprawy statku „Apollo-17".

Złoty Medal im. J. Gagarina przyznano amerykańskiemu astronaucie — **J. W. Young'owi** — za osiągnięcia związane z wyprawą statku „Apollo-16".

Nowo utworzony przez FAI w 1972 r. Złoty Medal Nilu (za działalność na rzecz wychowania lotniczego) przyznano służbie wychowania lotniczego Irlandzkich Linii Lotniczych.

Rada FAI zaakceptowała również wnioski komisji specjalnościowych federacji w sprawie nadania medali i dyplomów za 1972 r. Między innymi zatwierdzono także wniosek Komisji Szybowcowej FAI o przyznaniu Medalu Lilienthala polskiemu pilotowi — **Janowi Wróblewskiemu.** Medal zostanie mu wręczony osobiście na konferencji generalnej FAI we wrześniu w Dublinie (J. Wróblewski jest członkiem polskiej delegacji na tę konferencję).

Rada FAI rozpatrywała również kandydatury na nowych członków federacji i zarekomendowała konferencji generalnej przyjęcie do FAI klubów lotniczych Indonezji, Madagaskaru, Algierii i klubu szybowcowego Boliwii. Poza tym Rada zaakceptowała do przedstawienia konferencji kilka poprawek w statucie FAI **.(yy)**

SPADOCHRONIARSTWO

Popularny radziecki miesięcznik lotniczy „Krylia Rodiny" ufundował dwie nagrody dla skoczków (kobiet i mężczyzn), którzy uzyskają najlepsze wyniki w skokach na celność lądowania na XIX Spadochronowych Mistrzostwach ZSRR jak i na mistrzostwach DOSAAF. Ponadto dwa puchary przechodnie (dla kobiet i mężczyzn) — za najlepsze wyniki zdobyte w skokach grupowych na celność lądowania.

★

Ostatnio francuscy skoczkowie dokonali niecodziennego wyczynu. Oto z pokładu jednego samolotu skoczyło 96 spadochroniarzy. Opuszczanie samolotu nastąpiło na wysokości 4 100 m, przy prędkości lotu 252 km/h. Otwarcie spadochronów obowiązywało na wysokości od 1 000 do 700 m. Spadochrony otwierano z opóźnieniem około 70 s. Jak obliczono, skoczkowie wraz ze sprzętem spadochronowym stanowili łączną masę ponad 10 ton.

★

Na XXX Salonie Lotniczym i Astronautycznym (pod Paryżem) reprezentowany był również sprzęt spadochronowy. Francuska wytwórnia EFA zademonstrowała kilka typów spadochronów wyczynowych i desantowych, jak również osprzęt. Wystawiono m.in. spadochrony „Olympic", „Papillon" i „Para-plane". Ponadto wysokościomierze, przyrządy samoczynne i barometryczne. Francuska Wytwórnia Aerazur pokazała spadochrony towarowe. Zainteresowanie budziło także stoisko czechosłowackiego Omnipolu, które eksponowało spadochrony PTCH oraz przyrządy samoczynne KAP-3. Nie zabrakło też renomowanej wytwórni Irvina jak również stoiska angielskiej wytwórni foteli wyrzucanych Martin Baker. Spadochrony francuskie prezentowali czołowi skoczkowie świata Marie-France Bauléz oraz Jean-Claude Armaing

NOWY REKORD SAMOLOTOWY

Francuski samolot „Falcon" z trzyosobową załogą, pozostającą pod dowództwem Paula Alberta, ustanowił w dniu 29 maja międzynarodowy rekord prędkości lotu w obwodzie zamkniętym na dystansie 2 000 km (w klasie samolotów o masie 6—8 ton) wynoszący 917 km/h. Lot przeprowadzono na wysokości 7 500 m. Rekordowy lot wykonano na prototypie nr 03 samolotu biskiego transportu „Falcon-10".

SŁAWNI LOTNICY

LEONID MINOW

Pionier radzieckiego spadochroniarstwa Leonid Minow ukończył 75 rok życia. W czasie pierwszej wojny światowej, w 1916 r., zgłosił się ochotniczo do wojska. Tam zaprzyjaźnił się z bolszewikami. W 1917 r. przyjęty został do partii. Wkrótce też nauczył się latać. Po zakończeniu wojny został instruktorem lotniczym. W 1922 r. powierzono mu kierownictwo działu lotniczego Moskiewskiej Wyższej Szkoły Lotników Wojskowych. Do szkolenia młodych pilotów wprowadził wiele przyrządów naziemnych własnego pomysłu (m. in. do lotów bez widoczności).

W 1929 r. wyjechał do USA w celu zapoznania się z osiągnięciami spadochroniarstwa amerykańskiego. Przebywał w zakładach Irvina, gdzie miał okazję przyjrzeć się budowie, produkcji i użytkowaniu spadochronów. W lipcu 1929 r. wykonał pierwszy skok ze spadochronem. Kilka dni później uczestniczył w zawodach spadochronowych, które odbyły się w pobliżu Los Angeles (USA). Po skoku z wysokości 420 m lądował w odległości 35 m od środka koła i ostatecznie zajął 3 miejsce. Był to jego drugi skok w życiu.

Po powrocie do kraju demonstrował skoki spadochronowe na ćwiczeniach moskiewskiego okręgu wojskowego, które odbywały się w rejonie Woroneża (lipiec 1930 r.). Wraz ze swym pomocnikiem J. Moszkowskim szkolił skoczków, a następnie przeprowadzał desanty pokazowe, początkowo w składzie 10—12 ludzi. Skoki te zapoczątkowały rozwój masowego spadochroniarstwa w ZSRR.

Z kolei powierzono mu zorganizowanie klubu szybowcowego w Moskwie. I w tej dziedzinie wykazał ogromne zdolności. Dał się poznać także jako organizator 9, 10 i 11 Wszechzwiązkowych Zlotów Szybowników w Koktebel.

W 1934 r. otrzymał tytuł Mistrza Sportu Spadochronowego ZSRR (nr 1). Jako jeden z pierwszych uzyskał również tytuł Mistrza Sportu Szybowcowego. Jeszcze nie tak dawno — przez wiele lat — był przewodniczącym Federacji Sportu Lotniczego Moskwy. W 1967 r. otrzymał od FAI dyplom Paula Tissandiera. Aktualnie pisze pamiętniki. (m)

LATO. Niektórzy spędzają wakacje nad morzem. Warto zatem podać kilka informacji o technice rakietowej pełniącej służbę na morzu. Osobliwością dla „szczurów lądowych" będzie na pewno rakieta ratowniczа, której zadaniem jest rozpylanie oleju na powierzchni wzburzonego morza. No cóż, wprawdzie czasy się zmieniają, technika idzie naprzód, ale statek — szczególnie mały — przed huśtaniem najlepiej chroni rozlanie oleju, który uspokaja wzburzone bałwany. Sposób znany bodaj od zarania żeglugi morskiej.

Omawiana rakieta używana jest w ratownictwie przybrzeżnym. Pokonuje odległość około 300 m. Wystrzelona, leci na niewielkiej wysokości, detonuje i rozpyla z zasobnika cienką warstwę oleju na powierzchni morza.

Gdy chodzi o inne morskie i mniej znane zastosowanie rakiet, to dodać warto jeszcze jedno. Mianowicie: istnieje możliwość wstrzeliwania rakiet w dno morskie. Pełnią one wówczas rolę kotwicy. Poczynione próby rokują temu sposobowi pewne nadzieje na przyszłość. Szczególnie ważna jest szybkość działania przy rzucaniu kotwicy i jej wybieraniu.

Wspominając o rakietach ratowniczych, trzeba jeszcze dodać, że istnieją bardzo skuteczne rakiety do przerzucania lin w stronę zagrożonych statków, szalup i w ogóle rozbitków. Zasięg około 150—300 m, co w warunkach na przykład sztormowych nie jest mało, gdyż wówczas uniemożliwone jest dotarcie ratowników na bliższą odległość. W rakiety ratownicze wyposażone są wszystkie jednostki morskie, a szczególnie ratownictwo okrętowe również w Polsce.

Z brzegów morskich przenieśmy się w przestrzeń kosmiczną. Oto 8 czerwca z terenu Związku Radzieckiego wprowadzono na orbitę okołoziemską 8 sztucznych satelitów z serii „Kosmos", oznaczonych numerami od „Kosmos-564" do „Kosmos-571". Satelity zostały wprowadzone na orbitę przy pomocy jednej rakiety nośnej. Czas obiegu Ziemi wszystkich satelitów jest jednakowy i wynosi 114,5 min., apogeum 1507 km, perigeum 1392 km. Aparatury telemetryczne przekazują wyniki badań z przestrzeni kosmicznej do ośrodka naziemnego. 10 czerwca wprowadzono na orbitę okołoziemską satelitę „Kosmos-572".

Dziewiąty czerwca był terminem startu amerykańskiego sztucznego satelity Księżyca „Explorer-49". Wykryte usterki spowodowały jednak przesunięcie terminu startu. Przeznaczeniem nowego satelity jest badanie Księżyca i przestrzeni kosmicznej.

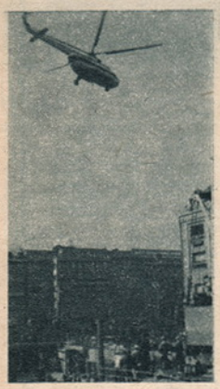
A co słychać na pokładzie „Skylaba"? Po trudnej naprawie płaszczyzny z ogniwami słonecznymi — nareszcie nie ma kłopotów z zapasem energii elektrycznej dla przyszłych załóg. Naprawę trwającą blisko 4 godziny przeprowadzili po mistrzowsku Conrad i Kerwin.

Po kilku dniach powstały nowe kłopoty z regulacją temperatury wnętrza stacji kosmicznej. Ostatnie doniesienia z pokładu „Skylaba" świadczą, że astronauci pokonując wszelkie przeciwności pracują zgodnie z programem, a przede wszystkim kontynuują badania zasobów naturalnych Ziemi. Wykonano ponad 11 tys. zdjęć Słońca i ponad 5 tys. zdjęć powierzchni Ziemi.

Niedawno zapytano sławnego kosmonautę W. Sewastjanowa: Jak to się dzieje, że z Kosmosu widać lepiej? Sewastjanow wyjaśnił fakt ten przy pomocy doskonałego porównania, które warto zanotować. „Jeśli oglądać kawałek szyby szklanej — mówił radziecki kosmonauta — przez mikroskop, to nie zauważymy charakterystycznej przejrzystości szkła. Jeśli natomiast spojrzymy na szybę z większej odległości to dopiero wówczas stanie się przeźroczysta".

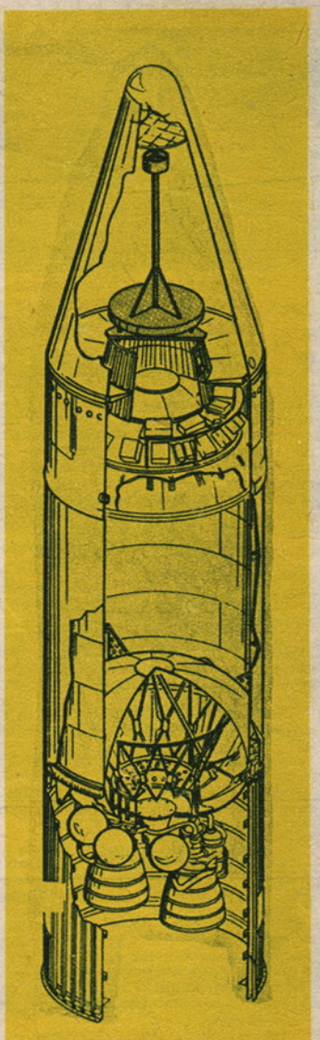
P. E.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



RÓWNIEŻ W CZECHOSŁOWACJI

Śmigłowce wykonują coraz więcej usług gospodarczych w różnych krajach socjalistycznych. Dziś pokazujemy prace montażowe przy budowie metra w stolicy Czechosłowacji — w Pradze, gdzie zastosowano śmigłowiec turbinowy Mi-8, należący do przedsiębiorstwa wyspecjalizowanego towarzystwa lotniczego „Interflug" z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Mimo gęstej zabudowy otoczenia, załoga śmigłowca po mistrzowsku wykonała swoje zadanie.

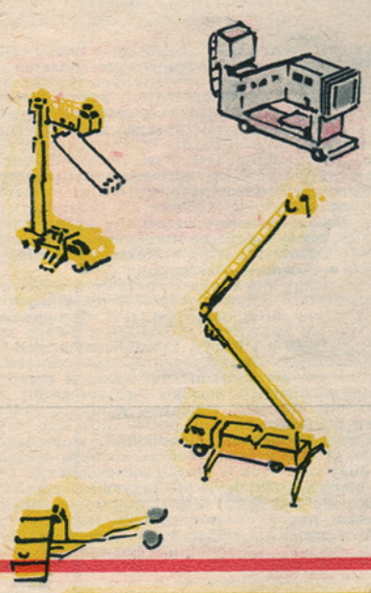


CO JEST W ŚRODKU?

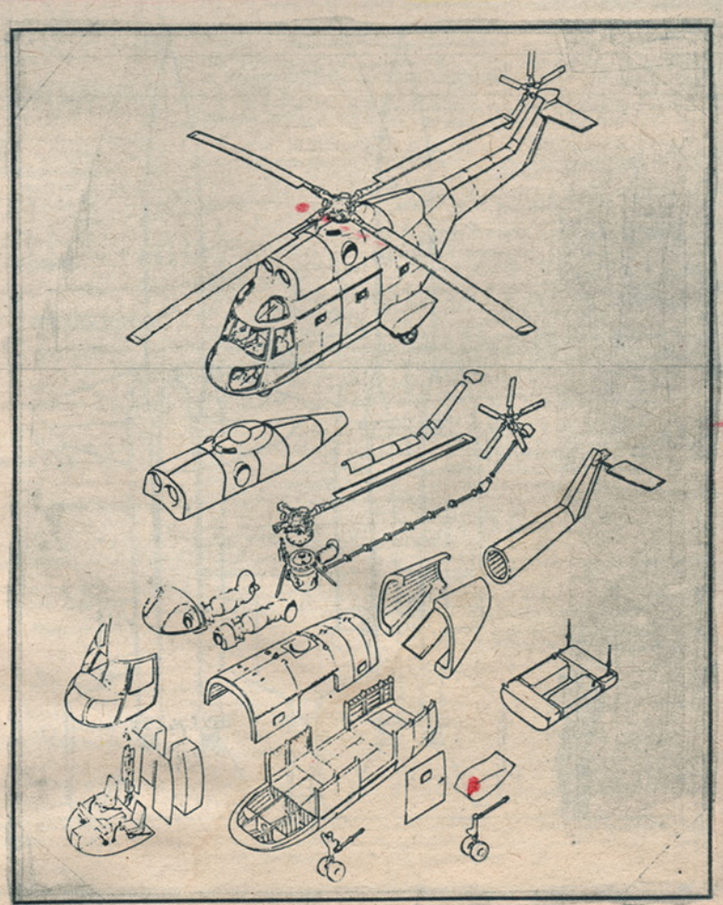
Przekrój perspektywiczny przedstawia drugi stopień kosmicznej rakiety nośnej „Atlas-Centaur" AC-9. Jest ona zdolna do umieszczenia ładunku użytecznego o masie 725 kg na orbicie księżycowej.

OBSŁUGA LOTNISKOWA

Tak wygląda wzorowa obsługa odrzutowego radzieckiego samolotu pasażerskiego Il-62 przez zespół specjalnych maszyn lotniskowych. Są wśród nich ciągniki, różne urządzenia załadowawcze, urządzenia do mycia samolotu, urządzenia do uzupełniania paliwa itp. Dzięki nim wielokrotnie skraca się czas niezbędny na obsługę lotniskową samolotu.



Zdjęcia i rysunki: „Junyj Tiechnik", Air-Cosmos", „Aerokurier", „Letectvi + Kosmonautika".



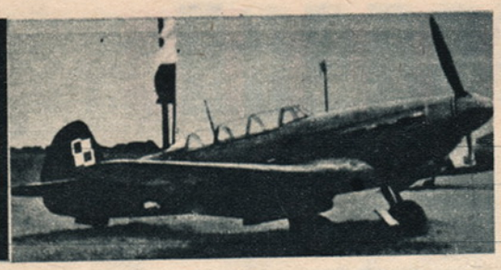
POD OSŁONĄ HAŁASU

W angielskich miastach położonych w pobliżu dużych portów lotniczych gwałtownie wzrosła liczba grabieży z włamaniem. Rozpatrując liczne przypadki Scotland Yard wykrył jedną interesującą prawidłowość: „rozkład napadów" dokładnie odpowiadał... rozkładowi lotów. Okazało się, że włamywacze celowo wykorzystywali hałas powodowany przez samoloty odrzutowe podczas startu. Po pierwsze, hałas był dla gangsterów dobrym zamaskowaniem — nie słychać było ich strzałów, i po drugie — silny szum działał przygnębiająco na personel w bankach i magazynach, wyraźnie obniżając czujność strażników. (BW)

JAK POWSTAJE ŚMIGŁOWIEC

Tak wygląda podział prefabrykacyjny francuskiego śmigłowca turbinowego SA-330. Dwa silniki „Turmo-III" C4. Moc łączna — 2 600 KM. Wirnik nośny o średnicy 15 m. Masa całkowita — 6 400 kg. Prędkość przelotowa — 250 km/h. Podwozie chowane w locie.

30 LAT LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO



JAK-9W

PO wojnie w szkołach lotniczych i w pułkach myśliwskich w Polsce nie było dwumiejscowego samolotu do treningu i zaawansowanego szkolenia pilotów. Dlatego w 1946 r. pewna liczba samolotów Jak-9M (z rozwiązanych pułków myśliwskich) została przerobiona na samoloty dwumiejscowe. Radzieccy oficerowie-instruktorzy prowadzący szkolenie nadali im nazwę Jak-9 „Sparka" (podwójny).

Przeróbka polegała na wbudowaniu: drugiego fotela, drugiego kompletu sterownic i przyrządów pokładowych — za pierwszą kabiną. Miejsce to zajmował instruktor. Kabinę pierwszą można było zasłonić firankami do nauki lotów bez widoczności. Aby zachować nie zmienioną masę całkowitą, usunięto uzbrojenie z samolotu oraz zmniejszono pojemność zbiorników.

Samoloty Jak-9W były używane tylko w Polsce. Konstrukcja samolotu pozostała bez zmiany. Kadłub spawany z rur stalowych. Przednia część kadłuba pokryta odejmowanymi blachami duralowymi. Tylna część pokryta płótnem mocowanym do drewnianego szkieletu. Owiewka za kabiną — kryta sklejką. Skrzydła posiadały dźwigary duralowe, a pokryte były sklejką i oklejone płótnem (w ten sposób skrzydła były gładkie, bez widocznych śladów łączenia arkuszy sklejki). Stateczniki drewniane kryte sklejką. Lotki i stery miały szkielet duralowy i były pokryte płótnem.

Silnik 12-cylindrowy WK-105PF o mocy 1 260 KM.

Malowanie: Górne i boczne powierzchnie malowane na kolor ciemnooliwkowy, dolne powierzchnie jasnoniebieskie. Na steczniku pionowym, kadłubie i dolnych powierzchniach skrzydeł — szachownice.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,0 m, długość — 8,55 m, wysokość — 3,0 m, pow. nośna — 17,15 m².

Masy: Masa własna — ok. 2 600 kg, masa użyteczna — ok. 460 kg, masa całkowita max. — ok. 3 060 kg.

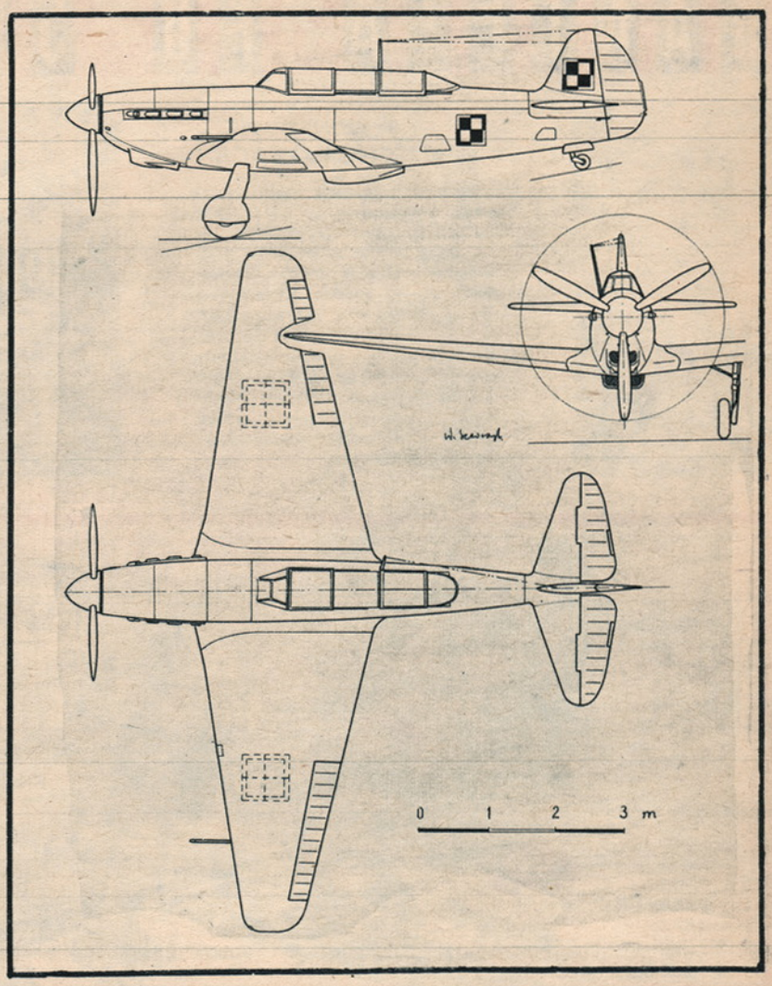
Osiągi: Prędkość max. — ok. 560 km/h, prędkość przelotowa — 280 km/h, prędkość lądowania — ok. 120 km/h, wznoszenie — ok. 20 m/s, zasięg — ok. 700 km, pułap — ok. 10 000 m.

Na zdjęciu: Jak-9W na wystawie we Wrocławiu w 1959 r.

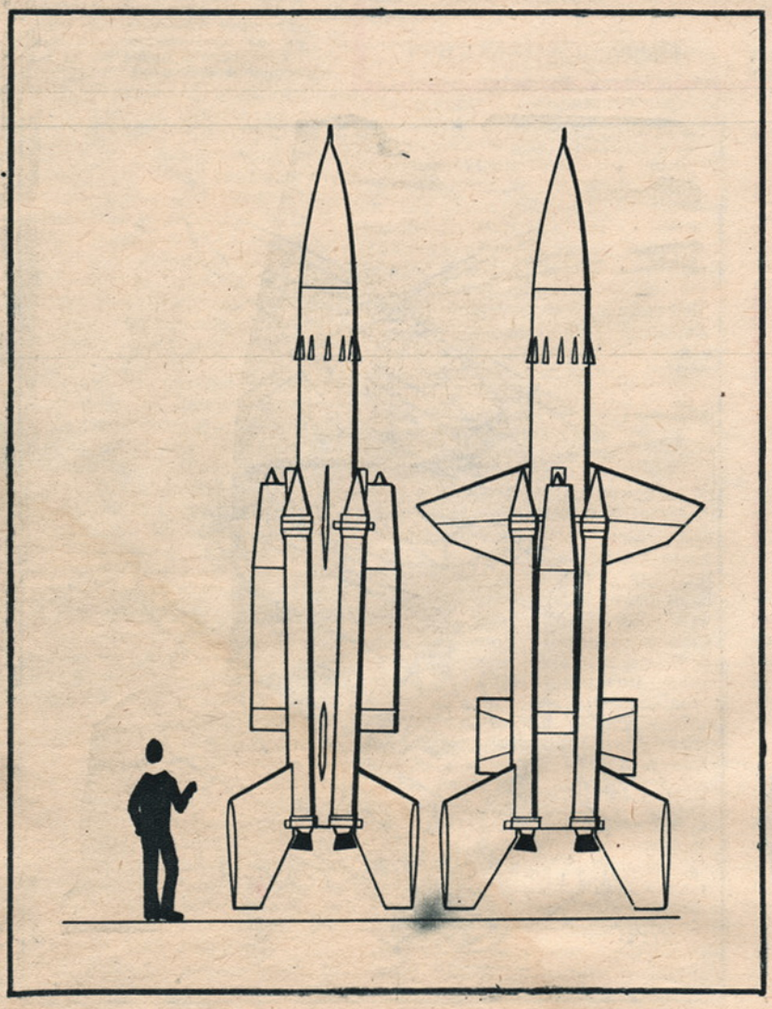
Uwaga. Dzięki materiałom nadesłanym przez **Leonida Ugriumowa** z ZSRR prostuję następujące dane, zamieszczone w cyklu:

1. Samolot Jak-1M („SP" nr 7/1973) posiadał nie zmienioną rozpiętość skrzydeł w stosunku do swoich poprzedników tzn. 10,0 m.
2. Rysunek Jaka-9M („SP" nr 13/1973) powinien wyglądać tak, jak podany obok rysunek Jaka-9W (z wyjątkiem kabiny, która była jednomiejscowa).
3. Samoloty Jak-1M („SP" nr 7/1973) i Jak-7W („SP" nr 6/1973) powinny posiadać oś obrotu steru kierunku skośną w stosunku do osi płatowca (jak na rysunku Jaka-9W), a ze względu na pokrycie płótnem skrzydeł sklejkowych, nie miały one widocznych linii podziału sklejki na płacie.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BRISTOL FERRANTI „BLOODHOUND"

WPROWADZONY do służby w 1958 r. „Bloodhound" (Pies gończy — ogar) pozostaje do dziś podstawowym rodzajem przeciwlotniczego pocisku sterowanego w brytyjskich siłach powietrznych. Struktura pocisku i jego napęd została opracowana przez wytwórnię Bristol, zdalne sterowanie przez zakłady Ferranti. „Bloodhound" jest już dziś nieco przestarzały, gdyż ze względu na swą prędkość nie jest w stanie zwalczać najszybszych ze stosowanych obecnie samolotów. Tym niemniej, ze względu na swą bardzo ciekawą koncepcję, zasługuje on nadal na zainteresowanie. „Bloodhound" jest w istocie bezpilotowym samolotem. Właściwy pocisk składa się z cylindrycznego korpusu zakończonego zaostrzoną głowicą, płatów nośnych i stateczników poziomych. Zastosowano sterowanie bezpośrednie tzn. cały płat nośny jest wychylany dookoła osi prostopadłej do kadłuba. Symetryczne wychylenie obu płatów wywołuje wzrost siły nośnej i pochylenie pocisku (wznoszenie lub opadanie). Niesymetryczne wychylenie powoduje obrót pocisku dookoła osi podłużnej (efekt lotkowy) i wraz z efektem pochylającym pozwala na zmianę kierunku pocisku w dowolnej płaszczyźnie.

Płat nośny ma obrys trapezowy i wysoko naddźwiękowy profil rombowy. Usterzenie (płaty tylne) o obrysie prostokątnym i profilu płaskim, zaostrzonym z przodu i z tyłu (sześciokątnym), jest nieruchome i służy tylko do ustatecznienia pocisku. Zespół napędowy składa się z dwóch silników strumieniowych Bristol „Thor" o ciągu 3 600 kG każdy, zabudowanych pod i nad korpusem pocisku. Silnik „Thor" jest rodzajem silnika przelotowego, tzn. jest zasilany powietrzem atmosferycznym, sprężonym aerodynamicznie wskutek przepływu przez odpowiednio ukształtowany kanał wewnętrzny pocisku (bez sprężarki). Paliwem jest nafta stosowana do silników odrzutowych. Ponieważ silnik strumieniowy może pracować tylko przy dużych prędkościach lotu, pocisk musi być wyposażony w stopień startowy, przyspieszający. W pocisku „Bloodhound" stopień ten tworzą 4 silniki rakietowe na paliwo stałe, rozmieszczone dookoła korpusu pocisku. Każdy z silników wyposażony jest w duży stateczni k o profilu soczewkowym. Dysze silników są wychylone na zewnątrz, co ułatwia oddzielenie się przyspieszaczy od pocisku po wypaleniu paliwa rakietowego (po 20 s lotu). Silniki marszowe (strumieniowe) pracują przez cały czas lotu. System naprowadzania pocisku jest typu półaktywnego. Radar naziemny naprowadza pocisk na cel, po czym pocisk kieruje się sam, odbierając sygnały odbite od celu. Pociski „Bloodhound" startują z wyrzutni ruchomych.

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 2,83 m, długość całkowita — 7,60 m, długość samego pocisku — 6,76 m.

Masy: Masa całkowita — 3 400 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 2 800 km/h, pułap — 27 000 m, zasięg — 80 km.

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

PORADY KONSTRUKTORA AMATORA

OBLICZAMY CIĄG ZESPOŁU ŚMIGŁO-SILNIKOWEGO

BUDUJĄC samolot często zadajemy sobie pytanie: jak długi rozbieg będzie posiadał nasz samolot? Czy długość łąki, na której chcemy startować, nie okaże się za krótka?

Aby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba znać ciąg max. naszego zespołu śmigło-silnikowego. Obliczenie ciągu możemy wykonać, jeśli znamy moc i obroty silnika oraz średnicę śmigła.

Ciąg max. (prawidłowo wykonanego śmigła) obliczamy ze wzoru

$$T = 10{,}3 \sqrt[3]{(S \cdot D \cdot N)^2}$$

T — ciąg śmigła w kG
D — średnica śmigła w m
N — moc silnika w KM
S — sprawność śmigła, którą odczytujemy z załączonego wykresu (rys. 1).
Wk — prędkość końca łopaty śmigła w m/s
n — obroty śmigła na minutę.

$$Wk = 0{,}0524 \cdot n \cdot D$$

Przykład:
Silnik o mocy 30 KM przy 3400 obr/min
Śmigło o średnicy 1,4 m
Najpierw obliczamy

$$Wk = 0{,}0524 \cdot n \cdot D = 0{,}0524 \cdot 3400 \cdot 1{,}4 = 250 \text{ m/s}$$

Następnie odczytujemy z wykresu sprawność śmigła

$$S = 0{,}65$$

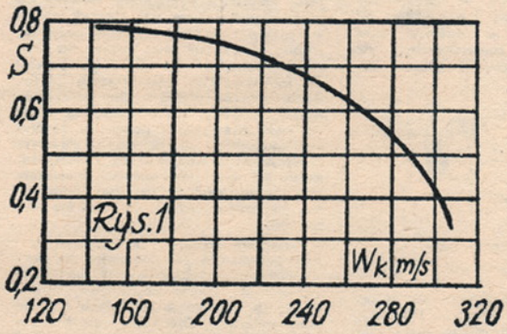
Dane wstawiamy do wzoru na ciąg śmigła

$$T = 10{,}3 \sqrt[3]{(S \cdot D \cdot N)^2} = 10{,}3 \sqrt[3]{(0{,}65 \cdot 1{,}4 \cdot 30)^2} =$$

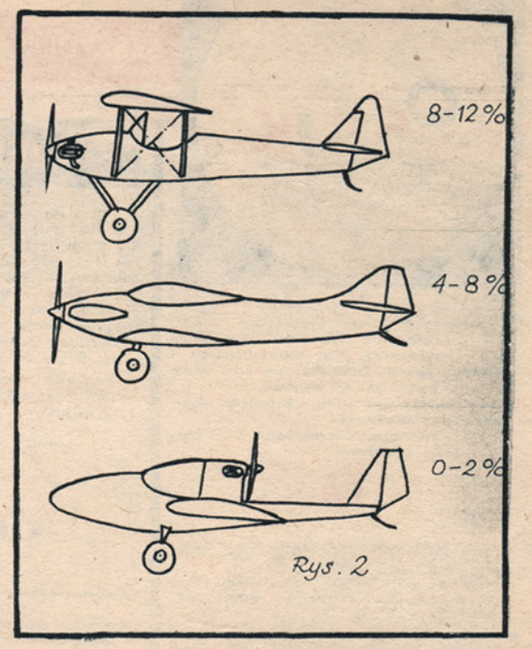
$$= 10{,}3 \sqrt[3]{740} = 93 \text{ kG}$$

A więc ciąg max. naszego zespołu śmigło-silnikowego wynosi 93 kG. Obliczony w ten sposób ciąg nie uwzględnia strat spowodowanych opływem przez strumień zaśmigłowy kadłuba, z jego wszystkimi wystającymi częściami (wiatrochron, zastrzały, podwozie itp.). Wielkość tych strat zależy od kształtu i układu kadłuba (rys. 2).

JÓZEF BORZĘCKI



Rys. 1



Rys. 2

SKRZYDLATA POLSKA Korespondencje

DZIAŁ SZKOLENIA ZG APRL WYJAŚNIA

W związku z zamieszczeniem w 18 numerze „Skrzydlatej Polski" z 6 maja 1973 roku listu ob. Romana Przepióry, zatytułowanego „Na wprost czyli w zadumie nad tabelą współzawodnictwa w sportach lotniczych", Dział Szkolenia ZG APRL wyjaśnia co następuje:

31 marca br. wprowadzony został w życie „Tymczasowy regulamin oceny działalności jednostek szkoleniowych Aeroklubu PRL", który opublikowano przy „Wytycznych w zakresie działalności szkoleniowej na rok 1973". Jednocześnie unieważniony został regulamin współzawodnictwa obowiązujący od 1 stycznia 1967 r.

Już samo słowo „TYMCZASOWY" jasno określa jego charakter. Mając doświadczenia z lat ubiegłych, Dział Szkolenia pragnie, aby aktyw społeczny i etatowy aeroklubów regionalnych wziął czynny udział w takim sformułowaniu regulaminu, które byłoby najbardziej obiektywne i rzeczowe. Jesteśmy zatem przygotowani wprowadzić do niego zmiany i udoskonalenia. Wiemy również, że nie zredagujemy regulaminu absolutnie doskonałego z wielu względów, a przede wszystkim dlatego, ponieważ charakter działalności i warunki pracy poszczególnych aeroklubów regionalnych bardzo się różnią.

Aby nadać mu także charakter bardziej ogólny, zrezygnowano ze słowa „współzawodnictwo". Poza tym w pkt. 4 uwag wstępnych do regulaminu znajduje się następujące zdanie: „Aby zmniejszyć do minimum błąd oceny ustala się, że wyniki zostaną ogłoszone tylko w kategoriach: – jednostek o bardzo dobrej działalności; – jednostek o dobrej działalności; – jednostek o słabej działalności". Jak wynika z tych przykładów, a można by ich przytoczyć więcej, zasadą regulaminu było nakreślenie nie szczegółowych lecz ogólnych ram dla uzyskania ocen.

W podsumowaniu działalności aeroklubów za rok 1972, do grupy jednostek o bardzo dobrej działalności zakwalifikowano 10 aeroklubów, których średnie oceny ogólne kształtowały się od 4,7 do 4,3; do grupy o dobrej działalności zakwalifikowano 19 aeroklubów, a średnia ich ocena wynosiła od 4,2 do 3,6. Właśnie w tej grupie znalazł się Aeroklub Rzeszowski ze średnią oceną 3,9. W pozostałej grupie 8 aeroklubów (poza Aeroklubem Gliwickim, który z powodu wypadków lotniczych nie został w ogóle sklasyfikowany) oceny kształtowały się w granicach od 3,5 do 2,6.

Aeroklub Rzeszowski w 1972 r. należał do jednostek grupy B. W działalności samolotowej na 16 jednostek sklasyfikowany został na 8 miejscu, uzyskując 779 pkt. i ocenę „dobrze". Dla przykładu: w tej samej grupie Aeroklub Bielsko-Bialski uzyskał 2 981 pkt., a Aeroklub Szczeciński 2 580 pkt. W działalności szybowcowej został sklasyfikowany na 11 miejscu, uzyskując 3 936 punktów i ocenę „dostatecznie". W tej grupie Aeroklub Jeleniogórski uzyskał 18 571 pkt., Bielsko-Bialski – 9 564 pkt., Bydgoski – 8 505 pkt., a Kielecki – 7 058 pkt. W działalności spadochronowej Aeroklub Rzeszowski sklasyfikowany został na 5 miejscu, uzyskując 3 580 pkt. i ocenę „dobrze". W tej grupie Aeroklub Kielecki uzyskał 7 610 pkt., Bydgoski 4 630, a Lubelski – 4 420 pkt.

Po podsumowaniu całej działalności za rok 1972 Aeroklub Rzeszowski uzyskał zatem ocenę 3,9 i wspólnie z Aeroklubami Śląskim i Podkarpackim zajął ex aequo 21–23 miejsce. Przykładowo: Aeroklub Łódzki, który zajął 1 miejsce, uzyskał ogólną ocenę 4,7.

Autor listu stawia pytanie, czy w Rzeszowie dzieje się źle. Zajęte miejsce nie świadczy, że jest źle. Jest jednak dowodem, że są aerokluby regionalne, które pracują lepiej i że jest grupa aeroklubów pracujących jeszcze gorzej.

Zasługą działaczy i pracowników Aeroklubu Rzeszowskiego jest m. in. fakt bezpiecznego latania i dzięki temu zachowanie wszystkich dodatnich punktów. Inne, np. Aerokluby Gliwicki i Warszawski, miały w tym zakresie złe wyniki i mimo osiągnięć w pracy szkoleniowej i sportowej, oceny ogólne zostały im znacznie obniżone. Aeroklub Warszawski, który w działalności samolotowej i szybowcowej zajął 1, a w spadochronowej 5 miejsce (na 8 aeroklubów grupy A w roku 1972), został ostatecznie sklasyfikowany na przedostatnim miejscu, z oceną ogólną 2,6.

Powyższe przykłady świadczą o tym chyba wyraźnie, że Dział Szkolenia nie miał żadnego interesu krzywdzić działaczy i pracowników Aeroklubu Rzeszowskiego, a właśnie to sugeruje Autor listu, nie tylko nam lecz całej społeczności lotniczej, na łamach „Skrzydlatej Polski". Wyłącznie tajemnicą Autora jest także to, skąd wziął „tabelę" za lata 1963–72, że Aeroklub Rzeszowski zajął 28 miejsce, że jest to współzawodnictwo itd. Dział Szkolenia bowiem nie sporządzał tabeli nie tylko współzawodnictwa, ale nawet punktacji sportowej aeroklubów za tamte lata. Wszystkie przytoczone dane dotyczą tylko roku 1972.

Treść opublikowanego listu jest tym dziwniejsza, że przecież 26 lutego br. odbyło się rozszerzone posiedzenie ZG APRL z udziałem prezesów i kierowników aeroklubów regionalnych, poświęcone omówieniu wyników pracy aeroklubów i ośrodków szkolenia w 1972 roku. Od tamtej pory nikt z Aeroklubu Rzeszowskiego nie kwestionował w Dziale Szkolenia ani klasyfikacji ani ogólnych wyników. A teraz, nagle list otwarty...

Nie będziemy komentować tego przykrego faktu. Żałujemy jednak, że ob. Roman Przepióra, znany i ceniony działacz lotnictwa sportowego, został autorem listu pełnego kontrowersji i nieporozumień. Tego rodzaju list musi tym bardziej budzić wiele zastrzeżeń, ponieważ ukazał się w okresie napiętych zadań stojących do wykonania przed całym naszym Stowarzyszeniem. Potrzebna jest nam zatem wszystkim atmosfera dobrej roboty, do której niestety, nie przyczynił się powyższy list.

Wyrażając nadzieję, że Szanowna Redakcja znajdzie miejsce na opublikowanie odpowiedzi przedstawiającej stan faktyczny – pozostaję z szacunkiem –

SZEF DZIAŁU SZKOLENIA APRL
(podpis nieczytelny)

OD REDAKCJI: Przytoczyliśmy wyjaśnienie Działu Szkolenia ZG APRL w całości. Z przyjemnością odnotowujemy szybkość reakcji na krytykę prasową. Treść wyjaśnienia trudno jednak przyjąć bez wątpliwości. Nadal nie wiemy bowiem, skąd biorą się owe tajemnicze „punkty", które decydują o klasyfikacji aeroklubów. Dziwią nas też zarzuty pod adresem autora listu. Trudno bowiem, aby protestował on na naradzie, na której nie był. A owa „Tabela", która ma jakoby być wyłączną tajemnicą Autora, a w której to tabeli Aeroklub Rzeszowski został w punktacji sportowej sklasyfikowany na 28 miejscu, znajduje się do wglądu w naszej redakcji. Została bowiem wydana w ZG APRL i nosi sygnaturę: APRL-nakł. 40 egz./zlec. 43/72/1 C. H. Oczywiście też została wysłana do aeroklubów regionalnych... Czyżby więc Dział Szkolenia chciał się wyprzeć tej publikacji? A może wygodnie było o niej zapomnieć?

Krótko mówiąc – wobec napiętych zadań, które stoją przed Aeroklubem PRL, atmosferę dobrej roboty nie mogą popsuć słuszne – w swej zasadniczej treści – uwagi krytyczne działacza terenowego. Wydaje się bardziej prawdopodobne, że atmosferę tę może zamącić werbalna krytyka autora listu do redakcji, krytyka nie uwzględniająca tak oczywistych faktów, jak wydanych przez siebie dokumentów.

POTRZEBNY INSTRUKTOR I MECHANIK

Kombinat Przemysłowy Huty „Stalowa Wola" zatrudni natychmiast instruktora samolotowego I mechanika naziemnego II kl. (samoloty do 2 000 Kg). Warunki pracy według obowiązujących stawek. Mieszkanie zapewniamy. Zgłoszenia prosimy kierować pod adresem: Aeroklub Huty „Stalowa Wola", 39-425 Turbia Lotnisko, telefon 209-42.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52
02–546 Warszawa
telefon: 45–00–61

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY – redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI – zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI – sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN – kierownik Działu Politechnizacji Młodzieży, TADEUSZ MALINOWSKI – kierownik Działu Krajowego i Twórczości Lotniczej, JERZY POMIANOWSKI – kierownik Działu Sportu Lotniczego, HENRYK KUCHARSKI – Dział Krajowy i Łączności z Czytelnikami, STANISŁAW KOPF – redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ – redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie – 156 zł, półrocznie – 78 zł, kwartalnie – 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul.Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę**, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Zam. 4899 R-86

MOZAIKA

Dowódca do pilota:
– Polecicie nad Warszawę. Konkretnie nad skrzyżowanie Alei Jerozolimskich i Nowego Światu. Znalazłszy się nad celem zrobicie korkociąg, to wszystko.
– A co się tam stało, obywatelu majorze, można wiedzieć?
– Nic groźnego. Uliczny korek. MO błagało, żeby odkorkować.

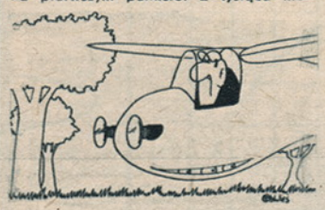
Operator stacji radiolokacyjnej wojsk OPK do swego przełożonego:
– Melduję, obywatelu poruczniku, że w tych warunkach zupełnie nie można pracować.
– W jakich warunkach?
– Wiosennych, obywatelu poruczniku. Tyle osób buja teraz w obłokach, że obserwując ekran nie sposób wypatrzyć wśród nich samoloty.

Młoda żona, wyprawiając na lotnisko męża-pilota:
– Tu masz pidżamę na nocne loty. Tu – biały fartuch, wspominałeś, że będziecie latać na operowanie. A tu lasso, na wypadek, gdybyście zamiast na operowanie musieli latać na przechwytywanie.

– No i co, szukaliście tego defektu? – pyta pilot mechanika.
– Szukałem.
– Wszędzie?
– Wszędzie.
– Rozkręciliście wszystko?
– Wszystko.
– Śrubka po śrubce?
– Śrubka po śrubce.
– No i co?
– Nic takiego, po prostu nie było paliwa. (j)

NIEFART

– Aleś stary umoczył!
– Ano, dało się popalić.
– A jak to było?
– No jak? Normalnie! Początkowo było całkiem dobrze. Po starcie lotnym z całą watachą skoczyliśmy do naszego żelaznego komina. No wiesz, tego na skraju lasku. W dwumeterku wykręciliśmy podstawę i popruliśmy na trasę. Byłem ciągle w czołówce. Jako jeden z pierwszych zameldowałem się na pierwszym punkcie. Z tysiąca metrów kilku nas zdecydowało się lecieć w stronę odległego szlaczku, stojącego trochę w poprzek drugiego boku. Ryzykowne to było, ale na dwustu metrach zabrałem się z „Foką" piątką. Kilku jednak nie wyrobiło się i klapnęło.



My tymczasem podkręciliśmy kilkaset metrów, a potem po prostej, w dość turbulentnych dwójkach - trójkach, złapaliśmy podstawę. Odbiliśmy trochę od trasy i na trawersie drugiego punktu opuściliśmy szlak i poszliśmy do meldowania. Niestety, nad punktem zdrowo nas podusiło. Zaczęliśmy się rozglądać. W przodzie zrobiło się całkiem kiepsko. Peletonu nie było widać. Gdzieś tam, za nami, majaczyły pojedyncze szybowce. „Foka" piątka, z którą leciałem, zdecydowała się na powrót do szlaku i poczekanie na lepsze warunki. Ja zdecydowałem się lecieć po trasie. Miałem jeszcze nadzieję, że złapię coś pod wątłym fractusem, wiszącym na skraju lasu i jeziorka.

Rzeczywiście coś tam mnie szarpnęło. Próbowałem utrzymać się w turbulentnym meterku, wykręciłem nawet sto pięćdziesiąt metrów, ale kłaczek szybko się rozmył i mogłem już tylko liczyć na siebie. Ustawiłem więc krążek na zero i zdecydowałem się lecieć po prostej do lotniska. Przy sprzyjających układach, jeśli by gdzieś trochę mnie podniosło, mogłem nawet liczyć na dolot na styk. Niestety, w powietrzu zrobiło się spokojnie, zaczął siąpić deszczyk i szanse moje malały z każdą sekundą. Kiedy już widziałem lotnisko, musiałem niestety wyrżnąć w kartofle. Zabrakło mi do taśmy jakichś stu metrów wysokości.

Najgorsze było, że pół godziny potem przejaśniło się, pojawiły się wątłe cumulusy, dające jednak możliwość utrzymania się w powietrzu. Dobiły mnie do ostatka przelatujące nade mną szybowce. Okazało się, że nie trzeba było się spieszyć, lecz poczekać na pewne połączenie i dolot. Jako jedna z pierwszych leciała do mety „Foka" piątka, która przechytrzyła mnie tym razem. Mówi się trudno. Jutro twardo walczę. Mam nadzieję, że jeszcze odkuję się w tych zawodach. Aby tylko było sporo konkurencji.

– Masz rację stary, nie trzeba się łamać. Niefart zdarza się przecież w najlepszej rodzinie. HEK

CZY WIECIE, ŻE...

Pierwszy oficjalny znaczek poczty lotniczej ukazał się we Włoszech w 1917 r. Był to znaczek poczty ekspresowej z emisji 1903 r., na którym zrobiono nadruk: Eksperymentalna poczta lotnicza, Maj 1917. Następny znaczek poczty lotniczej wydano również we Włoszech. Pierwsze polskie oficjalne znaczki lotnicze ukazały się w 1925 r.

Pierwsze oficjalne znaczki poczty sterowcowej ukazały się w 1928 r. w Niemczech, z okazji pierwszego lotu sterowca „Graf Zeppelin" do USA, który odbył się w październiku tegoż roku.

Pierwszy natomiast oficjalny znaczek poczty rakietowej ukazał się na Kubie w 1939 roku. Był to znaczek za 10 centavos z emisji 1931—1932 r. Wydano go dla uświetnienia lotów eksperymentalnych w październiku 1939 r. w Hawanie. Stosowano go również do listów w zwykłym obiegu pocztowym.

Natasza, stewardesa „Aeroflotu".

LITERÓWKA

Do literówki należy wpisać poziomo dwadzieścia wyrazów pięcioliterowych o poniższych znaczeniach. Pierwsze litery tych wyrazów, czytane pionowo, dadzą rozwiązanie literówki.

Znaczenie wyrazów: 1 — miejscowość, w której odbyła się konferencja generalna FAI w 1972 roku; 2 — lot próbny mający na celu sprawdzenie samolotu; 3 — francuska wytwórnia lotnicza, która prowadziła doświadczenia z samolotami napędzanymi silnikami strumieniowymi; 4 — ruchome części statecznika; 5 — polski samolot liniowy z okresu kampanii wrześniowej; 6 — członek załogi statku kosmicznego „Apollo-15"; 7 — składnik paliwa modelarskich silników samozapłonowych (l.m.); 8 — bardzo cienki arkusz lub taśma metalu; 9 — samolot odrzutowy polskiej konstrukcji; 10 — miejscowość, w której odbyły się ostatnie zawody o puchar Gordon Bennetta; 11 — nazwa liczby określającej prędkość samolotu naddźwiękowego; 12 — członek załogi statku kosmicznego „Apollo-16"; 13 — kwantowy wzmacniacz światła; 14 — nazwa balonu Andree'go; 15 — miejscowość, w której Włosi organizują międzynarodowe wystawy lotnicze; 16 — pierwszy fotograf powietrzny; 17 — państwo, którego samoloty cywilne mają w znaku przynależności państwowej litery VT; 18 — część rakiety; 19 — polski szybowiec wyczynowy, typu SZD-29; 20 — zespół, drużyna.

Opracował: JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 8 lipca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci **bonów książkowych.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

Wracając po służbie do domu, dowódca pułku lotniczego spotyka właściciela – sąsiadującego z lotniskiem – gospodarstwa.

– Nie gniewacie się na nas, sąsiedzie – zaczyna rozmowę – za te wczorajsze nocne loty?
– To mieliście wczoraj w nocy loty? – dziwi się gospodarz. – Nic nie słyszałem.
– Żartujecie chyba. Przecież akurat nad waszą chałupą wypadało nam włączać dopalacze...
– Naprawdę nie słyszałem, sąsiedzie. Może dlatego, że akurat wczoraj w nocy wyprawiałem w swojej chałupie chrzciny... (j)

*

Rzecz dzieje się w jednostce lotniczej. Pułkowy lekarz wzywa do siebie jednego z młodych pilotów i każe mu pokazać język, podać rękę do zbadania pulsu, zagląda mu w oczy, słowem – poddaje go lekarskim oględzinom.
– No, tak... – mówi, kręcąc z przyganą głową. – Wiedziałem, że tak będzie. Język nienaturalnie blady, puls przyspieszony, wzrok niewyraźny. Idźcie teraz do domu i dobrze wypocznijcie. Ale uprzedzam, że jeśli jeszcze raz zobaczę was jeżdżącego w wesołym miasteczku na karuzeli – zawieszę w lotach!... (j)

WYZNANIA LOTNIKÓW

Powinienem szaleć z radości, wrzeszczeć na wszystkie strony, że jestem pierwszym człowiekiem na świecie, który lata przy pomocy zbudowanych przez siebie skrzydeł. Jednak nie – nic podobnego nie zrobiłem. Już tak dawno szedłem tą drogą, że gdy wreszcie dotarłem do celu, wydało mi się to zupełnie naturalne. Kiedy nieosiągalne stało się osiągalnym, nie ma już nic do powiedzenia.

Leo VALENTIN

Odwagę podziwiamy, ale wspaniałomyślność bardziej nas ujmuje i większą cześć w nas lotnikach rodzi.

Rene FONCK

DZIENNIK LOTNIKA DYWIZJONU 303

Witold Jaroszyk ● DZIENNIK LOTNIKA DYWIZJONU 301, Wydawnictwo „Pojezierze", Olsztyn 1972, str. 76, cena 12 zł (wstęp i przypisy Władysława Chojnackiego)

Ostatnio na półkach księgarskich ukazał się niepozorny tomik, zawierający dziennik pilota wojskowego. Ppor. Witold Jaroszyk, bo o nim mowa, pochodził z rodziny patriotycznej, która pracowała z wielkim poświęceniem dla ratowania polskości na Mazurach, Warmii i Pomorzu Zachodnim. Jego ojciec, Kazimierz, był początkowo zecerem, a następnie redaktorem „Mazura" w Szczytnie (1908 r.) i „Głosu Olsztyńskiego" (1921 r.). Pod koniec lat dwudziestych przyjechał wraz z rodziną do Polski.

Witold Jaroszyk po ukończeniu gimnazjum w Mławie odbył kurs szybowcowy w Ustianowej, a następnie, po dobrze zdanych egzaminach, został przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Z chwilą wybuchu wojny miał dopiero stopień kaprala podchorążego. Drogą przez Rumunię, Węgry, Jugosławię przybył do Francji, a następnie do Anglii. Po przeszkoleniu latał jako pilot bombowy 301 dywizjonu. Zginął w marcu 1942 r. w czasie nalotu na Düsseldorf.

Dziennik prowadzony od 27 stycznia 1941 r. do 15 lutego 1942 r. jest dokumentem tamtych lat, pisany na gorąco, serdecznie, z uczuciem dumy — o walce z wrogiem.